

BAHIA, COSTA DA MINA E MINA GERAIS: TRÁFICO NEGREIRO E LAÇOS
CULTURAIS (1693-1763)

Versão corrigida e melhorada após defesa pública

Rafael Magno Maciel Costa e Brito

Dissertação em História do
Império Português

Lisboa
Março, 2019

RAFAEL MAGNO MACIEL COSTA E BRITO

BAHIA, COSTA DA MINA E MINA GERAIS: TRÁFICO NEGREIRO E LAÇOS
CULTURAIS (1693-1763)

Dissertação apresentada para
cumprimento dos requisitos necessários
à obtenção do grau de Mestre em
História do Império Português, realizada
sob a orientação científica da professora-
doutora Roberta Giannubilo Stumpf

Lisboa

Março, 2019

RAFAEL MAGNO MACIEL COSTA E BRITO

BAHIA, COSTA DA MINA E MINAS GERAIS: TRÁFICO NEGREIRO E LAÇOS
CULTURAIS (1693-1763)

Dissertação apresentada para
cumprimento dos requisitos necessários
à obtenção do grau de Mestre em
História do Império Português, realizada
sob a orientação científica da professora-
doutora Roberta Giannubilo Stumpf

Aprovada em 15/03/2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Roberta Giannubilo Stumpf
Universidade Nova de Lisboa

Prof. Dr. João Paulo de Oliveira e Costa
Universidade Nova de Lisboa

Prof. Dr. Pedro Cardim

Universidade Nova de Lisboa

Prof. Dr. Luiz Geraldo Silva

Universidade Federal do Paraná

À minha família,
fonte de inspiração,
energia e coragem,
sem a qual minha
existência não faria
sentido.

RESUMO

As relações comerciais e culturais entre a Bahia e a Costa da Mina foram, do ponto de vista econômico-comercial, mutuamente lucrativas. Os escravos, o ouro e o tabaco desempenharam papel central nesse relacionamento, englobando não apenas a capitania da Bahia, mas também de Minas Gerais. No que concerne à cultura, a Bahia, em virtude da grande quantidade de africanos escravizados trazidos à Salvador, foi influenciada mais profundamente em seus hábitos, religiosidade e culinária. A aculturação de vários povos antes desconhecidos entre si daria origem a uma sociedade híbrida. O período entre 1693 e 1763 foi fundamental para o adensamento dessas relações em seus diferentes aspectos.

Palavras-chave: Salvador, Costa da Mina, Minas Gerais, Século XVIII, tráfico negreiro, laços culturais

ABSTRACT

The cultural and trade relations between Bahia and Coast of Mine were mutually lucrative in an economic-commercial perspective. Slaves, gold and tobacco performed a central role in these relations, including not only the captaincy of Bahia, but also Minas Gerais. Concerning the cultural aspect, Bahia, due to its huge amount of black African enslaved brought to Salvador, was deeply influenced in its costumes, religiosity and cuisine. The acculturation of various peoples before unknown to each other would generate a hybrid society. The period between 1693 and 1763 was fundamental for the density of these relationship in its different aspects.

Keywords: Salvador, Coast of Mine, Minas Gerais, 18th Century, slave trade, cultural bonds

LISTA DE FIGURAS

1 – Forte e Farol de Santo Antônio da Barra, ampliado entre os anos de 1694 e 1702.....	11
2 – Jean Baptiste Debret – O tocador de Berimbau, século XIX.....	24
3 – Jean Baptiste Debret, Funcionário do governo e as famílias, pintado no século XIX.....	33
4 – Mapa da Costa dos Escravos, séculos XVII e XVIII – Número de escravos desembarcados na Bahia, segundo sua região de embarque, no século XVIII	41
5 – Mapa da Costa da Mina.....	49
6 – Mapa da Costa do Ouro, séculos XVII e XVIII.....	54
7 – Mapa de parte de Minas Gerais, século XVIII, autor anônimo.....	71
8 – Cidade de Salvador no século XVIII - Ilustração do engenheiro francês A. F. Frezier.....	80
9 – Forte São João Baptista de Ajudá, na Costa da Mina.....	89

LISTA DE TABELAS

1 – População estimada de Salvador em 1775.....	14
2 – Servidores públicos e equipe de suporte, Salvador, 1759.....	23
3 – Estimativa do número de escravos desembarcados na Bahia entre 1700 e 1799.....	25
4 – Número de embarcações baianas enviadas à Costa da Mina entre 1681 e 1710.....	50
5 – Número de escravos desembarcados na Bahia, segundo sua região de embarque, no século XVIII.....	51
6 – Número de Escravos da Costa da Mina que entraram no Brasil entre 1701 e 1760.....	53
7 – Estimativa do desembarque de escravos nos portos do Rio de Janeiro e Salvador, entre 1700 e 1799.....	55
8 – Estimativa da participação luso-brasileira no tráfico negreiro entre 1501 e 1900.....	60
9 – Tráfico de escravos para o Brasil – Portos de desembarque específicos (1651-1800).....	60
10 – Distribuição dos escravos por sexo em algumas localidades de Minas Gerais, em 1718.....	78
11 – Preço dos Escravos nas Minas Gerais em 1710.....	86
12 – População da capitania de Minas Gerais em 1766.....	88
13 – Valor Estimado do Escravos em Oitavas de Ouro na Costa da Mina.....	93
14 – Valor Total Estimado dos Escravos em Vila do Carmo oriundos da Costa da Mina.....	94

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	08
CAPÍTULO 1 – SALVADOR E SEU COSMOPOLITISMO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII.....	10
1.1 A relevância de Salvador no contexto do Atlântico Sul.....	10
1.1.1 Salvador, capital administrativa do Estado do Brasil.....	16
1.1.2 Opulência do comércio.....	20
1.2 Diversidade cultural na capital da América portuguesa e seu legado.....	24
1.3 Relações sociais na cidade cosmopolita.....	33
CAPÍTULO 2 – RELAÇÕES TRANSATLÂNTICAS E OS ESTADOS DA COSTA OCIDENTAL AFRICANA (1693-1763).....	41
2.1 O Golfo do Benim e seus estados.....	41
2.2 O comércio entre a Bahia e a Costa da Mina.....	48
2.3 As relações culturais e seu impacto no comércio de escravos.....	61
CAPÍTULO 3 – OS COMERCIANTES BAIANOS E A EXPLORAÇÃO AURÍFERA NAS MINAS GERAIS (1693-1763).....	71
3.1 A exploração aurífera e a demanda por mão de obra escrava.....	71
3.2 Salvador e o comércio interno de escravos.....	80
3.3 O ouro como garante do comércio de escravos.....	89
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97
REFERÊNCIAS.....	100
ANEXOS.....	108

INTRODUÇÃO

(...) a impregnação da hierarquia social de elementos mercantis e a possibilidade de ascensão social, dada pela acumulação de riqueza mercantilizada, ou seja, através dela poder-se-ia adquirir uma posição de prestígio, os senhores de terras e de homens poderiam quebrar e os comerciantes, adquirir status.

(...) no escravismo colonial, esses negociantes estão inseridos em uma sociedade, as relações de poder assumem um papel de relações de produção e na qual a mobilidade social significa tornar-se senhor de homens” (apud BONZATTO, 2011, p.247)

As relações culturais entre a Bahia e a África Ocidental, sobretudo entre Salvador e a Costa da Mina (atuais Gana, Togo, Benim e Nigéria), foram essenciais no processo de hibridização cultural pela qual passaria a capital do Estado do Brasil, a partir da chegada dos primeiros africanos escravizados ao Brasil, ainda no século XVI. Porém, esse processo seria intensificado a partir do final do século XVII, com a descoberta das primeiras jazidas de ouro, resultando no aumento significativo do fluxo de escravos negros.

Salvador, contudo, não se destacou apenas como porto negreiro. Teve papel importante no comércio com a Europa e com a Ásia. Em seu porto, navios portugueses e de outros países europeus ancoravam para comerciar e para recarregarem-se de suprimentos, a fim de seguirem suas viagens. A capital do Estado do Brasil (1548-1763) exercia influência do outro lado do Atlântico, por meio de empresários baianos, com a construção da fortaleza de São João de Ajudá, no golfo do Benim, de onde enviava escravos para a América portuguesa. Essa fortaleza, aliás, foi fruto de parceria entre os administradores coloniais, na figura do governador-geral (mais tarde vice-rei) e comerciantes de escravos baianos.

Salvador foi, igualmente, um importante centro administrativo, contando com o primeiro tribunal, o da Relação, com alfândega e Casa da Moeda, essa última criada em 1694. A presença da monarquia portuguesa fez-se sentir por meio de aparelho burocrático e funcional amplo, contando com 202 oficiais em 1759 (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 169), numa população que não ultrapassava os 34 mil habitantes no mesmo ano, mais de dois terços dos quais, negros, entre escravos, livres e libertos, constituindo-se uma cidade negra.

A densidade das relações comerciais entre a Bahia e a África Ocidental sempre foi muito intensa, refletindo assim, no campo cultural, fosse devido à diáspora africana, fosse em virtude da presença de lançados luso-brasílicos nas regiões de trato de escravos. Os

contatos, nem sempre pacíficos, produziram o surgimento de manifestações culturais novas em território brasileiro, a partir da reunião de povos muito distintos entre si, como portugueses, indígenas e uma ampla gama de etnias africanas. A capoeira, o samba e o calundu são alguns dos exemplos resultantes dessas interações.

O conhecimento mútuo e a hibridização¹ cultural contribuíram, inclusive, na escolha dos escravos, tendo como base as habilidades específicas de cada etnia na mineração, no plantio e na fundição de metais. Em Minas Gerais, por exemplo, a presença dos negros mina foi marcante, pois, graças ao conhecimento prévio dos portugueses e depois baianos acerca das habilidades acima mencionadas, foram trazidos para ao Brasil para lavrarem as jazidas de ouro e pedras preciosas que foram descobertas majoritariamente na capitania de Minas.

Com base no exposto, o Capítulo 1 da presente dissertação analisará o papel de Salvador no comércio com a costa ocidental africana e seu respectivo valor estratégico no âmbito do Império ultramarino português, bem como suas relações culturais e sociais.

Já o capítulo 2 irá analisar especificamente as relações entre Salvador e a Costa da Mina, tendo como base os laços culturais e comerciais que se influenciaram mutuamente, dando dinamismo aos fluxos de mercadorias – escravos e fumo – e ideias. Para tanto, será apresentado um breve histórico sobre a criação dos estados do Golfo do Benim, seus conflitos e o impacto produzido sobre o trato negreiro. Será analisado, também, o papel dos agentes indutores das relações cultural-comerciais, os denominados “lançados”. Por fim, o comércio será analisado no aspecto de seu volume e intensidade, destacando o relevo do fumo baiano como uma mercadoria indispensável para o êxito das trocas mercantis.

Finalmente, o capítulo 3 analisará o papel dos comerciantes baianos na exploração aurífera em Minas Gerais, entre 1693 e 1763. Para tanto, a apreciação da questão da mão de obra escrava faz-se indispensável, pois será sobretudo ela, ao longo de todo esse período, que descobrirá, lavrará e fundirá o metal precioso. Outro ponto relevante a ser analisado é o papel que o ouro desempenhou na manutenção do trato negreiro e a consequente continuidade das diversas atividades econômicas dependentes da força de trabalho africana.

¹ SOUZA, 2016, p. 110.

CAPÍTULO 1 SALVADOR E SEU COSMOPOLITISMO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII

A cidade da Bahia ou Salvador, desempenhou um papel fundamental como elemento de consolidação da presença portuguesa na América, em suas faces comercial e institucional. Esta, deu-se, a partir de 1549, com a instalação do Governo-Geral². O dito governo tinha entre suas principais atribuições apoiar os jesuítas na cristianização dos índios, a defesa do território, a imposição da ordem, o controle comercial e a formação de um quadro burocrático (FLORES, 2004, p. 287). Contudo, foi no fim do século XVII e durante o século XVIII que sua importância fez-se ainda mais patente. Convém recordar que até esse período, o Estado da Índia era o que dava maiores lucros ao império português.

O presente capítulo tem por objetivos analisar a importância de Salvador no escopo do império português, bem como analisar as dinâmicas culturais e sociais daquela cidade cosmopolita. Embora a contribuição dos povos indígenas tenha sido importante nos processos sociais e culturais, se dará maior ênfase à participação dos brancos e dos negros (para referir-se à população do ponto de vista étnico). O período em apreço será de 1693 a 1763, datas importantes na história do Estado do Brasil. A primeira data foi atribuída à descoberta das minas de ouro na futura capitania das Minas Gerais, e a segunda se refere à transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro. No período que medeia esses dois marcos temporais observou-se grandes mudanças administrativas, sociais e econômicas na América lusa.

1.1 A relevância de Salvador no contexto do Atlântico Sul

Como cidade capital do Estado do Brasil, Salvador tinha uma importância multidimensional, abrangendo aspectos distintos como econômico-comerciais, culturais e sociais, além de militares. Esta importância evidenciou-se desde a criação do Governo-Geral,

² Antes deste, prevaleceu o sistema de capitanias hereditárias, entregues à iniciativa privada. No Brasil foram criadas 15, dentre as quais a Bahia. Seu donatário foi Francisco Pereira Coutinho, que chegou à América portuguesa em 1536; Até 1545, os resultados econômicos foram positivos, com a criação de engenhos e a exploração do pau-brasil. Após desentendimentos com seus parceiros indígenas (tupis), foi capturado em 1547 – após o naufrágio da nau em que viajava – e morto ritualmente na ilha de Itaparica. A capitania foi readquirida à família Coutinho, a fim de criar a sede do Governo-Geral (CALDEIRA, 2017, p. 54; 58). Ao capitão donatário – fidalgo - cabia, por meios próprios, colonizar – criando vilas - e defender o território (FLORES, 2004, p. 135).

em 1548, para o qual foi nomeado como titular do cargo de governador-geral Tomé de Souza, que assumiu o posto em 1549³.



Figura 1 - Forte e Farol de Santo Antônio da Barra, ampliado entre os anos de 1694 e 1702.

Fonte: <https://goo.gl/wFEAoa>

João Ribeiro, em livro publicado em 1900, foi um dos muitos historiadores que deram seu aporte ao analisar a importância da Cidade da Bahia ou Salvador. Segundo ele, a escolha desse local na capitania da Bahia para se fundar uma cidade deveu-se ao” (...) ponto magnífico pela excelência do porto, como por estar quase no meio das costas, já aqui e ali ocupadas desde Cananeia até Itamaracá” (RIBEIRO, 1900, p. 79).

O mesmo autor afirma, mais adiante: “Sem dúvida alguma e por esse tempo foi a Bahia a única metrópole do oceano⁴. A multidão dos “varredores do mar” holandeses, normandos ou iberos aqui cruzavam suas frotas do oriente e do ocidente. Trinta a quarenta anos deram à povoação seu caráter definitivo” (idem, p. 85). Além de adquirir suprimentos necessários para o prosseguimento de suas viagens, diversos viajantes, como será visto mais adiante, tinham interesses em fazer negócios na capital do Estado do Brasil. Havia, até mesmo, representantes dos Estados estrangeiros residindo em Salvador. Ingleses e franceses mantinham repartições consulares na cidade da Bahia.

Dampier, por exemplo, fez referência a um certo senhor Cock, comerciante inglês, que ostentaria o título de cônsul inglês em Salvador (FRANÇA, 2012, p. 460). Um “cônsul

³ Eventuais referências ao século XVI são meramente ilustrativas. O objetivo principal é de apontar práticas pretéritas que repercutiram no período que se estende de 1693 a 1763.

⁴ Provavelmente o autor está a se referir ao Mar Oceano, ou oceano Atlântico, sobretudo na sua parte sul.

francês”, é mencionado pelo engenheiro François Froger, de mesma nacionalidade, quando visitou a Bahia em 1695 e 1696, sem mencionar, contudo, seu nome (idem, p. 446). Convém notar que esse tipo de “autoridade” estrangeira tinha por maior objetivo coletar informações estratégicas a seus países de origem do que propriamente promover trocas comerciais, tendo em vista que o comércio era monopólio régio, salvo aquele referente ao trato negro.

Muito antes de Ribeiro, em 1730, Sebastião da Rocha Pita, assim descreveu a importância da Bahia como cabeça do Estado do Brasil:

“(…) O sítio em que se edificou a cidade de São Salvador, Bahia de Todos os Santos (nomes dos quais, um lhe deu o primeiro descobridor, outro o primeiro General) foi constituído Cabeça do Estado, não só da eleição, mas da natureza, que o fez superior a todos os do Brasil, como Constantinopla ao de Grécia (...) com as vantagens de porto, que tem o Oceano ao Bósforo (...) um dos maiores golfos de mundo, o mais capaz de todas as armadas (...)”. (PITA, 1730, p. 66).

Como “meio do caminho” entre a Europa e o Oriente, Salvador possibilitou toda sorte de intercâmbio, cultural, econômico e social. Não só com essas duas praças, cumpre ressaltar. As relações com a África foram sempre muito intensas, especialmente, a partir da descoberta do ouro na América, no final do século XVII.

Cabe assinalar que o porto de Salvador foi para a Carreira da Índia⁵ um ponto de apoio à longa viagem entre Lisboa e Goa, que durava cerca de cinco meses. Além de permitir reparos nos navios que faziam o trajeto, também ali era oferecido tratamento médico aos doentes. O comércio representou elemento importante. As embarcações traziam fazendas indianas, sedas chinesas, algodão grosso. Em contrapartida, levavam açúcar, tabaco, entre outros produtos. No caso do tabaco baiano, além da clientela europeia e africana, aquela mercadoria era muito apreciada pelos asiáticos. A descoberta aurífera intensificará ainda mais as trocas comerciais entre o Estado da Índia e a capitania da Bahia, entre Goa e Salvador.

A aproximação entre as duas praças não foi mero acaso. Refletiu a diminuição do interesse em manter a todo custo o comércio entre a Índia, a China e a Pérsia, mas, sobretudo, a crescente importância da posse americana. As especiarias indianas

⁵ Viagem regular entre Portugal e a Índia, via Cabo da Boa Esperança.

perderam espaço na pauta exportadora da Coroa, ao passo que os produtos agrícolas do Nordeste do Brasil tiveram sua demanda ampliada. As transações entre Salvador e Goa renderiam impostos aduaneiros tanto para a colônia americana, como para a metrópole, em maior porcentagem em favor desta (ANTONY, 2013, p. 193).

A freguesia da Conceição da Praia era o centro econômico-comercial da Cidade da Bahia, onde grande quantidade de mercadores⁶ e comerciantes⁷ concentravam suas residências, em virtude da proximidade com o porto. Havia, igualmente, grande número de escravos, que atuavam em diferentes setores da economia, do portuário ao trabalho de ganho (SILVA JR., 2015, p. 29).

Outro aspecto a se considerar era o número de cativos em Salvador, muito superior aos de portugueses/luso-americanos e indígenas, o que significaria um maior número de trabalhadores escravizados nos diversos setores econômicos. O trabalho urbano, em contraste com o rural, abria inúmeras possibilidades aos escravos.

Um dos setores em que os escravos mais atuavam era no comércio ambulante. Para tanto, exigia-se uma licença camarária, que deveria ser obtida pelos senhores (SOUSA, 2012, p. 240). Cite-se outros ofícios ocupados por negros em Salvador, como os de serradores, marceneiros, carpinteiros, sapateiros, alfaiates, artesãos de seda, cuja presença na economia local intensificou-se a partir de 1663 (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 174).

Note-se que a população da capitania da Bahia nos fins do século XVIII e início do XIX era de cem mil habitantes, dos quais trinta mil brancos (SOUSA, 2012, p. 08). Essa proporção refletia-se no mercado de trabalho. À guisa de exemplo, cite-se a concessão de licenças concedidas pela Câmara de Salvador, entre 1792 e 1796, aos comerciantes ambulantes. De 5.627 licenças, 3.345 foram outorgadas às mulheres negras, escravas ou libertas (idem, p. 241).

Convém notar que o “Mapa Geral”, de 20 de junho de 1775, apresenta um panorama mais detalhado da população de Salvador, tanto do ponto de vista racial, como do da condição jurídica, como mostra o quadro a seguir (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 160).

⁶ Espécie de feitor de escravos (Moura, 2013, p. 159).

⁷ Espécie de contratador ou procurador de escravos (idem, p. 115; 326). Embora esta categoria incluía, também, capitães de navios negreiros (idem p. 373).

Tabela 1 – População estimada de Salvador em 1775

RAÇA/CONDIÇÃO JURÍDICA	POPULAÇÃO
Branços	10.720 + 277 Clérigos
Pardos Livres	4.123
Pretos Livres	3.730
Escravos	14.695
TOTAL	33.635

Fonte: (RUSSEL-WOOD, 2014, p. 160)

William Dampier⁸ – navegador, explorador e escritor inglês - testemunhou o dinamismo da Cidade da Bahia, quando lá esteve, cerca de cem anos antes, no final do século XVII. Ele faz interessantes considerações sobre as relações comerciais da Bahia. Segundo ele:

“Comerciantes importantes residem na Bahia, por isso, o lugar tem um comércio forte. Encontrei aqui cerca de trinta grandes navios da Europa, dois deles, navios de guerra do rei de Portugal, encarregados de escoltar o comboio. Havia, ainda, dois navios que faziam o comércio somente com a África – tanto com Angola e Gamba [Gâmbia], quanto com outros lugares da Costa da Guiné – (...)”. (*apud* FRANÇA, 2012, p. 459-460).

Pode-se extrair dois dados relevantes acerca do relato do inglês. Primeiramente, número de embarcações europeias (lusas), dedicadas ao comércio Salvador-Lisboa que levavam os produtos que pagariam impostos alfandegários e depois seriam comercializados nas praças europeias por negociantes portugueses. Em segundo lugar, o fato de haver embarcações dedicadas exclusivamente ao comércio com a África subsaariana. Estas, certamente, levando aguardente e tabaco, e trazendo para a Bahia cativos. O perfil profissional dos indivíduos envolvidos no trato negreiro era multifacetado. Muitos eram, ao mesmo tempo, negociantes de escravos e fazendas, proprietários rurais e exerciam ofícios políticos na Câmara de Salvador, como vereador ou procurador (SOUSA, 2012, p. 99).

A realidade apontada por Dampier sobre o papel econômico de Salvador, coexistia com a proeminência política da cidade que era a “Cabeça do Estado do Brasil”, onde, segundo palavras de Avanete Pereira Sousa, a Coroa portuguesa exercia seu “comando,

⁸ Assim como Dampier, outros viajantes estrangeiros estiveram no Brasil durante todo o período colonial. Porém, em geral sua estadia dava-se em virtude das necessidades de reparar suas embarcações, bem como munir-se de suprimentos, a fim de seguirem viagem.

poder e controle” (SOUSA, 2016, p. 102). A pujança econômica e o peso político indicavam o relevo da cidade da Baía no bojo do império ultramarino português.

Não é difícil entender a visão metropolitana acerca do papel que desempenhava a Cidade da Bahia, afinal, esta gerava muitas receitas ao Reino, fosse com o açúcar, o tabaco, o ouro⁹ e sobretudo escravos. O escravo africano, como pode ser constatado ao longo do período em apreço e, mesmo posteriormente, foi o agente motriz dos ciclos econômicos da colônia portuguesa na América. Pelo escravo, como outra “mercadoria” qualquer, pagava-se um imposto de 10% ao dar-se entrada na alfândega (SOUSA, 2012, p. 109).

É mister asseverar que ao nos referirmos aos ciclos econômicos¹⁰, não se pretende afirmar que o açúcar, por exemplo, deixou de ser relevante na economia colonial, este produto, como qualquer mercadoria apresentou oscilações em sua demanda externa¹¹, embora tenha mantido seu peso significativo na balança comercial colonial. O que ocorreu foi que, a partir da descoberta do ouro, houve um direcionamento de recursos, sobretudo de escravos, para as áreas auríferas, o que, indiscutivelmente, afetou outros setores produtivos; mencione-se, ainda, como após a expulsão dos holandeses de Pernambuco, em 1654, as colônias caribenhas produtoras de açúcar passaram a concorrer com a produção do mesmo no nordeste brasileiro. Mesmo mantendo-se competitiva, a economia da América portuguesa sofreu um abalo, recuperando-se apenas no século XVIII com a extração do ouro nas Minas.

Nesse contexto, Salvador desempenhou um papel central no comércio com a África, dada sua localização estratégica, e a produção de tabaco, o que viabilizou a chegada massiva de cativos, oriundos da costa daquele continente. A Bahia foi fundamental ao sistema escravista português. Sistema, este, que vai muito além da simples aquisição de cativos, envolvendo diferentes agentes econômicos, como pretendemos evidenciar nos capítulos subsequentes.

⁹ Todos os produtos exportados pela colônia pagavam seu respectivo tributo. Sobre o ouro, por exemplo, pagava-se o quinto, isto é, 20% do metal extraído devia ser fundido e barrado, sistema que se manteve sobretudo a partir de 1750. Pagava-se, também, a capitação, que incidia sobre cada escravo que entrasse na capitania de Minas Gerais. Porém, esta última foi cobrada apenas entre 1735 e 1750, não de forma simultânea ao quinto.

¹⁰ Ver o anexo 8 que apresenta estimativa da produção açucareira da Bahia entre 1610 e 1758.

¹¹ Ver o anexo 9 sobre a oscilação nas exportações de açúcar baiano, ocorridas entre 1698 e 1763. O resultado foi consequência da ida de mão de obra escrava especializada para as regiões mineradoras.

As relações econômico-comerciais entre a capital do Estado do Brasil e a Costa da Mina eram tão intensas que, em 1723, foi criada a Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio da Bahia, cujo objetivo era dinamizar as parcerias mercantis entre negociantes de escravos baianos e donos de navios negreiros que traficavam cativos entre aquela Costa e Salvador (MOURA, 2013, p. 272). Recorde-se que esta espécie de “câmara de comércio” foi estabelecida dois anos após a construção da Fortaleza de Ajudá, no Daomé, fruto da associação dos administradores coloniais e agentes privados.

Avanete Pereira Sousa ressalta que Salvador desempenhava um papel estratégico no âmbito de todo o império, conectando a Europa, África e Ásia. Havia, ainda, uma rota que excluía o continente europeu, em que os comerciantes baianos e os comerciantes das ilhas atlânticas (Açores e Madeira) transacionavam entre si sem a intervenção dos comerciantes situados em Portugal (SOUSA, 2016, p. 103).

O comércio da Bahia com a Europa (leia-se Portugal) era intenso. O engenheiro e navegante francês, François Froger, observou a dinâmica e a movimentação do porto da capital do Estado do Brasil, nas duas ocasiões em que lá esteve (1695 e 1696). No segundo ano, por exemplo, ele relata ter avistado uma frota de 45 embarcações, aprovisionadas com açúcar, tabaco, óleo de baleia e couro. Froger nota a capacidade bélica dos navios, que possuíam de 12 a 36 canhões, já as embarcações privadas possuíam de 60 a 72¹², quando pertencentes à Coroa portuguesa (FRANÇA, 2012, p. 447).

1.1.1 Salvador, capital administrativa do Estado do Brasil

Porém, um aspecto essencial para se analisar a importância da cidade no contexto imperial lusitano é também o caráter simbólico que dimensionaria o relevo daquela capital atlântica. Segundo Carlos Silva Júnior, a importância estratégica de Salvador para a Coroa portuguesa foi reconhecida, dentre outras razões, pela concessão do título de vice-rei ao Governador-Geral do Brasil, ocorrido de forma sistemática entre 1720 e 1735, quando o cargo era ocupado por D. Vasco Fernandez César de Menezes, mantendo-se até o fim do período colonial (SILVA JÚNIOR, 2015, p. 28).

¹² Tendo em vista que a ação de piratas era muito intensa e o valor da carga muito elevado, era regra e não exceção, que os navios zarpassem armados. Usavam-se os canhões, ademais, para persuadir outros povos, não europeus, quando fosse preciso usar a força para estabelecer acordos comerciais. No século XVI os portugueses adotaram a diplomacia da canhoneira em diversos portos de interesse. Nos séculos subsequentes, todavia, essa estratégia não era mais tão recorrente.

Como autoridade máxima, o vice-rei tinha sob sua responsabilidade a defesa territorial da colônia, bem como o controle da justiça, comércio e fazenda. Incumbia-lhe, também, coibir os abusos dos oficiais régios. Porém, ele próprio, cometia abusos de autoridade, tentando, muitas vezes, ingerir nos governos municipais. O historiador Raimundo Faoro afirma que as municipalidades era “passivo instrumento dos todo-poderosos vice-reis, capitães-gerais e capitães-mores” (BRUGGER, 2006, p. 53), mas esta visão conta com opositores.

Muito embora o governante do Estado da Índia tivesse o estatuto de vice-rei desde 1503 e o Estado do Brasil de forma efetiva apenas no século XVIII, não se pode ignorar que o fator “distância e dificuldades na comunicação” tornou necessária a concessão do título e de amplos poderes ao representante real na Ásia, a fim de lhe permitir ter agilidade e autonomia em suas decisões (BICALHO; MONTEIRO, 2018, p. 15). No caso da América portuguesa, em face da proximidade com Lisboa, esta autonomia de poder não foi concedida da mesma maneira, o que não significa fraqueza ou desimportância da função dos governadores-gerais/vice-reis.

Há historiadores, como Laima Mesgravis, porém, que reduzem o papel dos vice-reis aos de meros realizadores de obras urbanas, sem, portanto, contarem com poderes administrativos alargados. A mencionada autora utiliza-se como argumento o fato de os governadores-gerais das capitanias dirigirem-se diretamente ao rei em suas petições sem passar pelo governador-geral (MESGRAVIS, 2017, p. 111).

Os historiadores Maria Fernanda Bicalho e Nuno Gonçalo Monteiro mostram como procurou-se reforçar o peso do Estado do Brasil e de seu respectivo governante, ao afirmarem:

“A atribuição do título de vice-rei aos sucessivamente escolhidos a partir de 1720 demonstra uma significativa alteração no perfil dos homens que passaram a ocupar o cargo, egressos cada vez mais da nobreza titulada; assim como do reconhecimento da importância econômica e política que o Brasil conquistou no conjunto da monarquia pluricontinental portuguesa no século XVIII.” (BICALHO; MONTEIRO, 2018, p. 17).

Uma das disposições jurídicas que confirma a afirmação de Mesgravis foi a Carta Régia de 14 de novembro de 1724¹³ que determina expressamente que governadores, ainda que capitães-gerais, devessem obedecer às ordens do vice-rei, desde que estas não fossem contrárias aos ditames do Conselho Ultramarino (API, 1886, p. 313). A referida Carta significava a reprovação régia da quebra de hierarquia funcional no contexto do Estado do Brasil.

O marco legal que definia as atribuições tanto dos governadores-gerais, mais tarde vice-reis, dos oficiais régios, bem como regras de comércio, alfândega, entre outros, foram estabelecidas pelas Ordenações Filipinas, que vigoraram de 1603 até 1822, quando da independência do Brasil. O dito código legal tem essa denominação, pois foi editado no período em que Portugal estava sob a influência direta da Coroa castelhana, sob o reinado de Filipe III (na altura do rei Filipe II de Portugal). O referido código legal teve maior respaldo jurídico-institucional com a criação, em 1642, do Conselho Ultramarino¹⁴, responsável por intermediar a relação da Coroa com seus domínios ultramarinos, com competências mais alargadas que o extinto Conselho das Índias.

Convém observar que os vice-reis do Brasil detinham o controle do comércio de escravos com a região da Guiné, sobretudo a Costa da Mina. Cite-se, como exemplo, a fortaleza baiana no porto de Ajudá, que, apesar de financiada com recursos privados, era controlada a partir da Cidade da Bahia. Este tema será analisado com maior profundidade no capítulo subsequente (MATTOSO, 2016, p. 56). Salvador, por ser capital do Estado do Brasil até 1763, foi sede de diversas instituições importantes, como da única Relação no Brasil, até 1751, do único bispado, entre 1551 e 1676 e, a partir desse ano, do arcebispado (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 208).

No caso da Relação, esta tinha poderes que ultrapassavam os limites territoriais do Estado do Brasil. A título de exemplo, o baiano Francisco Nunes Pereira foi punido com o

¹³ “Ordenando que os Governadores, sem embargo de que tivessem o título de Capitães-Gerais, devam executar as Ordens do Vice-Rei e Capitão Geral do Estado, quando não fossem contrárias às da Secretaria ou do Conselho Ultramarino ou contra o notório interesse do Real serviço.”

¹⁴ Este Conselho foi criado em um contexto marcado, primeiramente pelo processo de Restauração da independência portuguesa face à Coroa espanhola (FLORES, 2004, p. 179-80), mas também em um período em que as possessões portuguesas ao redor do globo eram ameaçadas, fosse por potências europeias, fosse por potências regionais que visavam enfraquecer a posição lusitana no comércio internacional, aproveitando-se do direcionamento de recursos de Lisboa na luta contra Madri. No caso do Atlântico Sul, o Conselho desempenhou papel importante na expulsão dos batavos da região nordeste brasileira, em 1654 e antes disso, em 1648, na retomada de Angola, por Salvador Corrêa de Sá e Benevides (RUSSELL-WOOD, 2016, p. 104).

degreo em Benguela, em 1746, por conspirar com o rei do Daomé, a fim de assumir o controle da fortaleza de Ajudá (CÂNDIDO, 2013, p. 81). Esse caso é, certamente, um dos muitos que mostram como autoridades régias sediadas no Brasil tinham uma jurisdição mais alargada do que as fronteiras deste território.

Outro exemplo do poder da Relação da Bahia, era sua competência exclusiva para julgar excessos cometidos por oficiais, ministros e eclesiásticos, como definido pela Carta Régia de 18 de janeiro de 1698¹⁵.

Finalmente, sobre a questão da Justiça na colônia, dirigida a partir da Cidade da Bahia, importa observar que o titular da Relação da Bahia, isto é, o governador da dita instância deveria, considerando suas responsabilidades e poderes, receber emolumento equivalente ao do vice-rei ou capitão-geral do Estado do Brasil. Esta determinação foi estabelecido em Carta Régia de 14 de agosto de 1760¹⁶ (idem, p. 592).

Outro aspecto que revela que Salvador tinha de fato características de uma cidade capital, é sua capacidade de se defender contra as ameaças externas. Essa capacidade existia, embora pontos vulneráveis fossem apontados pelo viajante francês, Amédée François Frézier, em 1714. Segundo ele, a fortaleza de Santo Antônio protegia apenas um lado da baía, deixando uma passagem para que tropas inimigas desembarcassem sem dificuldades e chegassem à cidade de Salvador sem muita resistência. O viajante era especialista na edificação de fortes, analisou os pontos fortes e os fracos das fortificações existentes em Salvador (FRANÇA, 2012, p. 507-508). Frézier analisou, também, o perfil dos militares de Salvador, afirmando que “os soldados eram bem treinados e bem pagos.”. Mais adiante, em seu relato, afirma que os mesmos estavam “bem armados” (idem, p. 508).

1.1.2 Opulência do comércio

Aquele viajante ressaltava, ainda, a opulência e riqueza dos comerciantes baianos, cujas fortunas são oriundas das transações com as regiões auríferas (idem, p. 512). Ele notava que, apesar da obrigação de se vestirem modestamente, estes baianos usam peças

¹⁵ “Declarando que, à vista da representação da Câmara desta Cidade, se resolvera que os assentos de recursos contra os excessos dos Ministros e Eclesiásticos se tomassem na Relação da Bahia”.

¹⁶ “pela qual Houve por bem Sua Majestade determinar que o Governador desta Capitania percebesse os mesmos emolumentos, como Governador da Relação, que percebia o Vice-Rei e Capitão-Geral do Estado do Brasil como Governador da Relação da Bahia”.

de ouro maciço. Não só eles, mas também suas escravas, que usam “ricos colares que dão várias voltas ao pescoço (...)” (idem, p. 513).

Certamente, Dampier, no fim do século XVII, e Frézier, em 1714, não foram os únicos a notarem a prosperidade da cidade de Salvador, ou de seus comerciantes, pois sua importância econômica e estratégica no contexto do império português, aumentou ainda mais com a descoberta do ouro nas Minas Gerais.

Importa observar, acerca desse tema, que as ditas descobertas fomentaram as relações entre comerciantes da Bahia e aqueles que iam se estabelecendo nas regiões auríferas. As relações entre Salvador e Minas Gerais foram muito intensas na primeira metade do século XVIII. A historiadora Júnia Ferreira Furtado analisou trinta e cinco inventários e testamentos de comerciantes que atuavam entre as duas capitanias. Embora 88,6% fossem portugueses de origem, 15 deles (42,9%), eram residentes na Bahia, 8 no “caminho da Bahia” e os 2 únicos moradores do Rio de Janeiro, “exploravam o comércio mineiro a partir de suas conexões no porto de Salvador” (FURTADO, 2014, p. 159).

Furtado observa que cerca de 40% dos escravos recém-chegados da África eram enviados da Bahia para as regiões auríferas. Este fenômeno foi registrado na primeira metade do século XVIII (idem, p. 168), reforçando a proximidade comercial das duas capitanias, mas, também, o papel de peso desempenhado pela Bahia ao desenvolvimento da economia aurífera que se tornará a mais importante no século XVIII para os cofres régios. O capítulo três dedicar-se-á às análises dessas relações.

Os negociantes baianos tinham participação expressiva no comércio com a África Ocidental, possuindo cinquenta embarcações, entre corvetas e sumacas, dos quais, quarenta, ligavam Salvador à Costa da Mina, na década de 50 dos Setecentos. Nem a concorrência pernambucana, incentivada pela Coroa, rompeu o predomínio comercial baiano naquela região. O fracasso da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, criada em 1759, cuja sede era em Lisboa, só reforçaria o poder dos comerciantes da capital da América portuguesa (MATTOSO, 2016, p. 58).

Além dos viajantes que estiveram em Salvador e colheram valiosas impressões sobre aquela cidade e sua significância, há, ainda, aqueles que por meio da literatura deram sua interpretação acerca daquela cidade, povoando o imaginário dos leitores. Um exemplo

importante foi o de Daniel Defoe, criador do personagem Robinson Crusóé, que no século XVIII o caracterizou como senhor de engenho na Bahia (RISÉRIO, 2004, p. 141). Antônio Risério resume a percepção de Defoe sobre a Bahia em duas palavras: “Açúcar e negros” (idem, p. 142).

Como apontado anteriormente, Salvador contou com diversas instituições civis e eclesiásticas, cuja jurisdição ultrapassava as fronteiras da América portuguesa. Uma dessas instituições era a alfândega, cuja meta era controlar a entrada e saída de mercadorias da capital da colônia. O objetivo era claro: favorecer, com a maior intensidade possível, a cobrança de impostos para a Coroa. Diversos viajantes como Dampier (já referido) e o comerciante inglês John Turnbull, em distintos momentos, observaram a implementação e o rigor do controle alfandegário, relatando a presença de oficiais daquele órgão em suas respectivas embarcações, bem como a utilização de meios navais. Dampier menciona 12 navios patrulha, atuando com essa finalidade. Turnbull, inclusive, aponta para um fato interessante: ele fora recebido em terra por um “crioulo negro de São Tomé¹⁷ - segundo sua definição -, capitão a serviço de Portugal” (FRANÇA, 2012, p. 596).

A Coroa portuguesa tinha a percepção do quão estratégica era a alfândega de sua colônia americana, pois esta, como já visto, aportava muitas receitas ao tesouro régio. Em 1721, por exemplo, uma Provisão de 29 de março determinava a designação de feitor para chefiar aquela instituição, que fosse pessoa de sã consciência e que não fosse negociante” (API, 1886, p. 291). Analisando-se o contexto e a norma legal, pode-se concluir que haveria duas razões de fundo para a dita determinação: o controle absoluto dos recursos obtidos e dos conflitos de interesse, próprios da gestão da coisa pública por um particular.

Além de competência tributária, a alfândega possuía, também, como demonstrado em Carta Régia de 18 de outubro de 1699¹⁸, competência financiadora. O dito diploma legal previa a utilização de um décimo dos tributos para manter operacional a infantaria da Praça de Salvador (API, 1886, p. 121). Esse fato, aliás, poderia demonstrar certa autonomia

¹⁷ A denominação pode ter sido utilizada para se diferenciar do “negro da Terra”, que era a denominação dada aos índios. Adotou-se, por muito tempo, o termo “negro da Guiné”, para se referir ao escravo africano trazido ao Brasil (MOURA, 2013, p. 288).

¹⁸ “(...) mandando cobrar a dízima sobre todas as fazendas que entrassem na Alfandega desta Cidade com aplicação ao pagamento da Infantaria de que necessitava esta Praça, conforme a oferta que voluntariamente haviam feito os Oficiais da Câmara”.

financeira da Cidade da Bahia face à Coroa portuguesa. Com o ouro, essa autonomia aumentaria ainda mais.

Outro caso concreto foi observado em 1758, quando um Aviso de 31 de janeiro que determinou a transferência de 25 mil cruzados da Casa da Moeda de Salvador para a Provedoria da Fazenda Real da capitania, a fim de custear a Nau de guerra Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira. O Aviso determinava, ainda, que se houvesse necessidade, a própria Casa da Moeda¹⁹ poderia, diretamente, destinar recursos para manter em operação as naus de guerra (idem, p. 571).

Como parte da estrutura da administração fazendária, a alfândega subordinava-se ao provedor-mor da Fazenda (FLORES. 2004, p. 287). Integrava esse arranjo institucional os provedores da fazenda das capitanias, os escrivães, os almoxarifes e os porteiros das alfândegas. O provedor-mor exercia suas funções na Cidade de Salvador (ABREU, 1998, p. 82). Ressalta-se acerca da organização da provedoria que, apesar de reduzida em número de funcionários, parecia ser bastante ativa, como os exemplos anteriores o demonstram.

Aspecto a ressaltar acerca do provedor-mor é a centralidade que esse ofício deveria dar às finanças do Estado do Brasil, mas que nunca se exerceu na prática, pois outros oficiais régios, como o provedor da aduana em Salvador, acabavam por não se subordinar a ele (STUMPF, 2017, p. 142). Ao que tudo indica, o ofício de tesoureiro-geral, apresentado a seguir, contribuiu para o enfraquecimento do provedor-mor.

Finalmente, acerca do arranjo tributário, mencione-se o ofício de tesoureiro-geral do Estado do Brasil, que residia e trabalhava em Salvador (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 156). Ele, em coordenação com seus agentes fiscais remetiam ao Tesouro Régio, em Lisboa, diversos impostos cobrados no Estado do Brasil. Acerca dos recursos enviados à Coroa por aquele oficial, John Russell-wood afirma: “Muitas remessas eram somas de dinheiro devidas à Coroa. Incluía-se aí impostos arrecadados no Brasil que pertenciam à Casa da Índia e expedidos ao provedor ou tesoureiro da Casa da Índia em Lisboa (*ibid*)”. Também podiam ser remetidas à Junta do tabaco e ao Conselho Ultramarino, embora os recursos remetidos fossem de pouca monta (idem, p. 186).

¹⁹ Esta instituição foi fundada no final da década de setenta do século XVII, após pressão do Senado da Bahia. Como a produção aurífera iniciada em 1693, outras Casas da Moeda foram criadas, dentre as quais, a do Rio de Janeiro (1698), região mais próxima das zonas mineradoras.

Com base no exposto e com o objetivo de reforçar o peso de Salvador no contexto do Império português, convém assinalar a existência naquela cidade, em 1759, de 202 oficiais régios, distribuídos em diferentes órgãos públicos, dos quais 37% pertencem à administração fazendária, mostrando a importância adquirida pela atividade comercial com a remessa de impostos, rendas e ouro. A tabela abaixo explicita essa importância.

Tabela 2 – Servidores públicos e equipe de suporte, Salvador, 1759

REPARTIÇÃO PÚBLICA	FUNCIONÁRIOS
Suprema Corte	19
Chancelaria	3
Alfândega	24
Tesouro	26
Arsenal Real	22
Conselho de Inspeção	19
Ouvidorias	12
Juízo de Fora	5
Juízo de Ausentes	5
Juízo de Órfãos	12
Juízo dos Cativos	4
Casa da Moeda	25
Provedoria de Comarca	6
Secretaria de Estado	7
Vice-reis e Guardas	7
Senado da Câmara	6
TOTAL	202

Fonte: (RUSSEL-WOOD, 2014, p. 169)

É evidente que as dimensões culturais e sociais tiveram, igualmente, papel de relevo para que Salvador fosse considerada “empório do universo”, nas palavras de um viajante do século XVIII (MASCARENHAS, 2015, p. 67). As referidas dimensões serão, portanto, analisadas separadamente nos tópicos que se seguem.

1.2 Diversidade cultural na capital da América portuguesa e seu legado

A temática da diversidade é fundamental para que se entenda a dinâmica cultural na Bahia do século XVIII. Esta, aliás, não se restringia apenas às diversas línguas faladas e aos povos que lá chegaram. Foi, sem dúvida uma gama de aspectos que explicam a heterogeneidade da sociedade e da cultura na cidade de Salvador, dentre as quais pode-se citar: religiosa, culinária, técnica – ourivesaria, olaria – e agricultura.



Figura 2 - Jean Baptiste Debret, O tocador de berimbau, século XIX.

Os elementos acima mencionados foram aportados e recebidos pelos diversos grupos populacionais que se relacionavam cotidianamente na Cidade da Bahia, como europeus (maioritariamente portugueses), indígenas, mas, sobretudo os negros africanos. No caso desses últimos, eram de diversas origens geográficas, falavam uma enorme variedade de línguas e portavam conhecimentos diversos, porém complementares, que muito contribuíram para o desenvolvimento social, cultural e comercial da capital do Estado do Brasil.

É mister observar que a forma como se produz, se negocia e se comercia são características culturais dos povos, pois ao empreenderem as ações descritas, esses indivíduos inserem, indubitavelmente, suas visões, conceitos e preconceitos, tanto sobre si como sobre os outros com quem interagem.

Wlamyra Albuquerque e Walter Fraga assim apontam a contribuição técnica (o como se produz) dos africanos livres ou libertos nas áreas urbanas no Brasil colonial:

“Nas cidades, esses trabalhadores negros livres e libertos²⁰ exerciam profissões importantes. Eram os artesãos qualificados, mestres de obra, alfaíates, barbeiros, carpinteiros, marceneiros, tanoeiros, joalheiros, oleiros, barqueiros. Muitos que exerciam a profissão de ferreiro haviam aprendido o ofício na África. Eram eles que consertavam as ferramentas importadas da Europa, fabricavam instrumentos para a mineração e para os engenhos (...)”. (ALBUQUERQUE; FRAGA, 2006, p. 158).

²⁰ Livres eram aqueles indivíduos que chegavam ao Brasil ou nele nasciam, sem terem sido escravizados. Os libertos, por sua vez, adquiriam essa condição após a alforria, comprada ou dada pelo seu antigo senhor.

Um importante elemento de análise acerca da diversidade cultural em Salvador é o predomínio, no período entre 1693 e 1763, do componente banto nas manifestações culturais, embora fossem os negros bantos numericamente inferiores aos negros oriundos da Costa da Mina. Manifestações culturais como o calundu, de fundo religioso (mas também musical) e o samba – ambos de origem banto –, foram incorporados por outros africanos, em maior ou menor escala.

Antes de se adentrar nas manifestações culturais acima referidas, é essencial indicar a origem dos diversos grupos de africanos que desembarcaram na Bahia, no porto de Salvador, entre 1700 e 1799, a fim de se compreender o quão complexa foi a hibridização cultural no período, cujos dados figuram no quadro abaixo.

Tabela 3 – Estimativa do número de escravos desembarcados na Bahia entre 1700 e 1799

PERÍODO	SENEGÂMBIA, SERRA LEOA E WINWARD COAST	COSTA DO OURO	GOLFO DO BENIM	GOLFO DO BIAFRA	CENTRO- OCIDENTAL DA ÁFRICA	SUDOESTE DA ÁFRICA
1700-1749	1.200	1.900	59.900	6.000	30.800	200
1750-1799	200	100	59.100	1.900	38.300	400
TOTAL POR REGIÃO	1.400	2.000	119.000	7.900	69.100	600

Fonte: LUNA; KLEIN. 2010, p. 171)

No que concerne o samba, este seria de origem angolana, cujos primeiros relatos sobre essa forma de expressão cultural dataria do século XVIII. O samba ou *semba*, como denominado pelos angolanos, era um círculo composto por músico, em que dançarinos moviam-se de forma alternada e cadenciada (ALBUQUERQUE; FRAGA, 2015, p. 98).

Já os calundus eram rituais religiosos que envolviam adivinhações, transe mediúnicos, ritmados por atabaques. É de se notar que estes, eventualmente, eram descritos como feitiçarias (RISÉRIO. 2004, p. 163). João Luiz Carneiro também trata desse tema, mas na perspectiva da sincretização dos cultos religiosos, contendo elementos africanos, indígenas e portugueses, o que, segundo ele, seria a manifestação da umbanda, ainda que aquela denominação não fosse adotada à época (CARNEIRO, 2014, p. 74).

O sincretismo apontado por Carneiro foi possível no Brasil, pois este, assim como qualquer manifestação sincrética é fruto de associações e sobreposições diversas (KARNAL;

FERNANDES, 2017, p. 46). Os historiadores apontam, ainda, a contribuição da mestiçagem para com o sincretismo religioso.

Gregório de Mattos, poeta satírico baiano Seiscentista, descreve, em seus poemas, os calundus, chamados à época de “quilombos”, ressaltando, justamente, a presença de portugueses nestas “danças” (*apud*, FARIAS; GOMES; SOARES; ARAÚJO, 2006, p. 124). Dizia o poeta:

“nos quais se ensinam de noite
Os calundus e feitiços.
Com devoção os frequentam
Mil sujeitos femininos,
E também muitos barbados,
Que se prezam de narcisos,
Ventura dizem que buscam;
Não se viu maior delírio!
Eu, que os ouço, vejo e calo,
Por não poder diverti-los.
O que sei é, que em tais danças
Satanás anda metido,
E que só tal padre-mestre
Pode ensinar tais delírios.
Não há mulher desprezada,
Galã favorecido,
Que deixe de ir ao quilombo
Dançar seu bocadinho...”. (*ibid*).

Katia M. de Queirós Mattoso tem uma visão consoante a de Risério e Carneiro, observando que a junção de elementos bantos, iorubás, fons (daomeanos) e católicos nesta “nova” religião, viabilizava a aceitação desta pelos africanos, excetuando-se os negros muçulmanos (MATTOSO, 2016, p. 132).

A historiadora analisa, ainda, o trânsito que o negro, escravo ou liberto, percorria entre dois mundos: o cristão e o africano, considerando as várias Áfricas que foram transportadas²¹ para a capital do Estado do Brasil, Salvador. Observa a autora: “Ele consultava ao mesmo tempo o curandeiro e o médico, exigia o batismo católico para entrar na confraria devotada aos orixás, pedia proteção aos ancestrais e à Virgem Maria (...) (idem, p. 249).

Luiz Vianna Filho também aponta a influência dos angolas (bantos) na religiosidade baiana. Além dos já citados calundus, via-se um catolicismo à maneira banto, que fazia uso

²¹ Aqui significando não só os diversos povos, mas suas formas de verem o mundo e de interagirem com ele.

de danças, cantos e de diversos tipos de máscaras africanas que, embelezaram e enriqueceram as festas de Nossa Senhora do Rosário, na cidade de Salvador e seus arredores, entre os séculos XVII e XVIII (FILHO, 1946, p. 59). Importa notar que essas festas eram organizadas por irmandades leigas, que dependiam da anuência da Igreja Católica para funcionar. Estas instituições religiosas eram proprietárias da maior parte das igrejas construídas no período colonial (SOUZA, 2016, 116).

Se a maior contribuição aos costumes era, em tese, de origem banto – como no vocábulo utilizado para definir as manifestações culturais e religiosas, deve-se considerar a influência de outros povos na construção de ditas manifestações – No caso da língua franca a influência não era de origem banto: no caso da Bahia, o fator numérico, fez com que o iorubá prevalecesse como meio de comunicação e interação entre os africanos. Os nagôs, como eram denominados os africanos provenientes do iorubo ou iorubalândia²², representavam a maioria dentre os negros na cidade de Salvador (DEL PRIORE, 2016, p. 73). Cumpre ressaltar que, a despeito de uma hibridização cultural, fruto do contato entre diferentes povos, havia grupos de origem africana que preferiam manter-se próximos às suas tradições, optando, assim, por casar-se com negros escravizados, livres e libertos, da mesma etnia. Assim, um nagô casava-se com outro e um haussá casava-se com haussá – povo negro islamizado -, (idem, p. 347). Segundo Mary Del Priore, apenas vinte por cento dos casamentos entre africanos ocorria fora de suas etnias, em especial no Rio de Janeiro e no Recôncavo da Bahia (idem, p. 349). Pode-se supor que essas situações específicas ocorrem com maior frequência a partir do século XVIII, tomando-se como base o Quadro 2, apresentado anteriormente.

Além de incompatibilidade cultural, deve-se ter presente que no caso dos africanos muçulmanos, já por volta do século VIII, comerciavam com os árabes, de quem, por vontade ou forçosamente, receberam os ensinamentos do alcorão, abandonando, em parte, cultos pagãos. Essa remota tradição muçulmana gerava confrontos com negros portadores de outras crenças, muitos politeístas que poderiam, como muitos o fizeram, acrescentar um deus a mais no rol de divindades, algo refutado pelos islamizados, como os hauçás²³.

²² Os dois termos são adotados pela historiadora Marina de Mello e Souza para se referir ao conjunto de territórios ocupados pelos iorubás, como Ijexa, Illexa e Ijebu. Na atualidade, essas cidades-estados integram a República da Nigéria.

²³ Povo islamizado da África Ocidental, principalmente do Níger e da Nigéria (Munanga, 2016, p. 100).

Os negros muçulmanos, conhecidos como malês²⁴ – denominação *fon*, isto é, daomeana –, eram reputados na África como bons comerciantes e hábeis na arte de tingir tecidos. Essa reputação foi relatada por um intérprete daomeano ao capitão de navio negreiro inglês, William Snelgrave, em sua viagem àquele reino do Daomé no início do século XVIII (SILVA, 2012, p. 268).

Se a língua nagô predominava, por que foram os bantos os que mais influenciaram culturalmente? Segundo o historiador Luiz Vianna Filho, os bantos eram mais abertos e comunicativos do que os denominados sudaneses, mais fechados em seus grupos (FILHO, 1946, p. 48). Cabe recordar que mesmo na Bahia, os bantos eram preferidos nos serviços urbanos, domésticos, ou no pequeno comércio, como nas quitandas. Esse termo, aliás, é de origem banto e significa “mercado de gêneros” ou “venda em tabuleiro” (ALKMIM; PETTER, 2014, p. 160).

No período em apreço, o número de bantos que chegaram ao Brasil foi similar, porém a influência banta fez-se sentir com intensidade na língua portuguesa. A razão era simples: enquanto os bantos abriram-se para a nova realidade, os sudaneses (negros islamizados, como os mandingas²⁵ e peuls²⁶) temiam a penetração de valores diversos aos seus em seu entorno cultural e religioso (FILHO, 1946, pp. 139-140).

Com o passar do tempo, as línguas africanas faladas por seus respectivos grupos foram dando lugar à língua portuguesa – língua do senhor –, embora tenham emprestado muitos de seus vocabulários e formas de pronunciar ao idioma de Camões. Línguas como quimbundo, quicongo, umbundo e iorubá influenciaram enormemente a variante do português falado na América portuguesa, sobretudo na Bahia, capital colonial. Verbos como cochichar, cochilar, zangar, xingar, entre outros, são de origem africana (SILVA, 2008, p. 156-157).

Exemplo concreto: “E o que fazem os portugueses, quando têm de zangar com o caçula dengoso que estava cochilando durante uma lengalenga como esta?” (idem, p. 157).

²⁴ Denominação dada a todo negro islamizado no Brasil. Estes eram de origem sudanesa, como do Senegal, Gâmbia, Mali, etc. (idem, p. 101).

²⁵ Povo islamizado da África Ocidental, presentes em diversos países atualmente, como Mali, Senegal, Gâmbia, Guiné e Guiné-Bissau (LOPES; MACEDO, 2017, p. 196).

²⁶ Também denominado fula, é um povo nômade da África Ocidental, localizado às margens do rio Níger (Munanga, 2016, p. 103).

A razão para tal penetração linguística banto deu-se, segundo Risério, citando Yeda Castro, “a um processo mais prolongado de contatos interétnicos e interculturais e à supremacia numérica dos povos de língua banto (...)” (RISÉRIO, 2004, p. 169).

Um aspecto relevante sobre a influência das línguas africanas na portuguesa foi o fato de esta ter ocorrido, em grande medida, através dos escravos domésticos, pois estes, além de falarem o idioma senhorial, cuidavam e ajudavam na criação dos filhos de seus proprietários. Esse aporte deu-se, segundo Dante Lucchesi, sobretudo em Salvador e Recife, centros pujantes da economia colonial entre o XVII e o XVIII (LUCCHESI, 2009, p. 47). Porém, com a advento do ouro, Minas Gerais assumiria o papel mais importante no período.

A denominação “banto” define um amplo grupo linguístico, que embora seja culturalmente diverso, é composto por indivíduos que falam idiomas de uma mesma raiz. Portanto, não se deve usar o termo em apreço como um marcador antropológico (MUNANGA, 2016, p. 28). A seu turno, a denominação “sudanês” exprime um conceito geográfico-cultural, relativo ao Sudão Ocidental, abrangendo os atuais Senegal, Gâmbia, Serra Leoa, Guiné-Bissau, entre outros. O aspecto cultural que conectava os povos dessa região era o islamismo (idem, p. 92).

A cozinha baiana foi formada pela junção de elementos indígenas, lusitanos e africanos. No caso dos últimos, esses introduziram inúmeros ingredientes e modos de cozinhar na sociedade local. Cite-se, por exemplo, o azeite de dendê, o leite de coco, a pimenta malagueta, entre outros (QUERINO, 1957, p. 23). É difícil datar com precisão o início do uso de tais ingredientes, pois estes foram trazidos pelos escravizados, desde o começo do tráfico.

No caso particular da Bahia, a maior influência na culinária foi, sem dúvida, dos ingredientes trazidos da região do golfo do Benim, compreendendo hoje a Nigéria, o Togo e o Benim, como o acarajé (em língua *fon* era denominado *atta*) e o arroz de haussá. Outro alimento transplantado do continente africano à colônia foi o quiabo: legume utilizado para preparar o caruru que, segundo a região, poderia ser com peixe, carne ou crustáceo. Este prato era oferecido como iguaria real a Xangô. Note-se que o termo caruru é de origem indígena, constituindo, portanto, mais um exemplo de como era forte a diversidade de povos e culturas que compuseram a sociedade baiana (PRIORE, 2016, p. 258).

Aluá ou aruá foi outra herança culinária legada pelos africanos aos baianos. Esta bebida não destilada, feita a partir de milho, arroz ou casca de abacaxi foi trazida pelos daomeanos à Bahia no século XVIII. Segundo Mary Del Priore esta bebida era e ainda é servida durante os festejos de São José e no Natal (idem, p. 258-259). A primeira pronúncia é de origem fon, já a segunda, nagô ou iorubá.

Aspecto relevante acerca da difusão da culinária dos africanos na Cidade da Bahia é o papel do escravo, pois, além de ser o possuidor e o transmissor de conhecimento, era ele, ou melhor, ela, a escrava, quem preparava as receitas. Não só ela, mas também as Sinhás – esposas dos senhores de escravos, fossem eles donos ou não de engenhos de açúcar –, que eram obrigadas a aprender os quitutes para agradá-los.

Outro aporte cultural do africano ao Brasil, que a Bahia não passaria ilesa, foi o cabedal das lendas e mitos, que se fundiram ao dos indígenas, igualmente ricos e que “temperou a simplicidade, a credulidade e a timidez do povo ibérico, embebido de medievalismo (CALMON, 2002, p. 49)”.

Cite-se como exemplo, o orixá (entidade divinizada iorubá) Ossayn, que é o protetor das florestas. Este viveria com um anão pernetá chamado Aroni, que encarnaria perfeitamente o personagem indígena Saci, também habitante das florestas (OLIVEIRA, 2000, p. 58). Certamente a história desses personagens lendários chegou ao Brasil, por meio das tradições orais, sendo assim repassada aos distintos povos que compunham a sociedade baiana mediante a interação cotidiana.

Como visto anteriormente, o iorubá era a língua franca na Bahia utilizada pelos africanos ou seus descendentes. Mas, além do idioma, chegaram, igualmente, lendas, alimentos, modos de vestir e de adorar aos ancestrais, oriundas do golfo de Benim. A razão, segundo Antônio Risério, foi o fato de a cultura iorubana passar pelo seu momento de florescimento, justamente no período em que muitas pessoas daquela região chegaram com mais intensidade à Bahia, durante o século XVIII e início do XIX. Graças a esses indivíduos, seus objetos rituais foram trazidos para a capital colonial, incluindo-se nesse rol, “objetos de adivinhação e o pano-da-costa, que se tornaria *trade mark* (marca registrada) da semiótica vestual das pretas baianas (RISÉRIO, 2004, p. 395).

Não se pode ignorar que, em determinados momentos, a diversidade produziu conflitos, fosse entre escravos de diferentes etnias, fosse entre esses e os senhores. Dada à enorme diferença cultural entre sudaneses e bantos, os conflitos e disputas por espaço eram frequentes. A traição era a face mais visível desse relacionamento conturbado. Revoltas eram coibidas, muitas vezes, antes de serem levadas a cabo, graças aos delatores, de ambos os lados, que denunciavam os planos revoltosos aos senhores. Porém, pode-se asseverar que os sudaneses eram os maiores afetados pela delação banta, já que esses, como visto, eram arredios e difíceis de se integrarem à nova cultura. O que não significa, evidentemente, que os bantos – e outros grupos - não se revoltassem contra oponentes e senhores, Palmares foi o maior exemplo.

Escravos oriundos de Angola trouxeram para o Brasil ou nele desenvolveram a “capoeira”, cujos relatos de sua existência datam dos séculos XVII e XVIII. O termo “capoeira” vem do tupi-guarani e significa mata rasteira. Outra interpretação do termo capoeira (copo, do tupi-guarani cesto e eiro, sufixo europeu), designava o escravo de ganho que carregava seus produtos de comercialização em cestos redondos, feitos de ramos entrelaçados. Essa definição, segundo Regiane Augusto de Mattos, foi dicionarizada nos séculos XVIII e XIX (MATTOS, 2016, p. 184).

Esta expressão cultural afro-brasileira é uma mistura de dança e arte marcial, formada por indivíduos em roda, tocando atabaques e berimbau e cantando pontos, com críticas à escravidão²⁷ e memórias da terra natal (SOUZA, 2016, p. 131). Na Cidade da Bahia e em seu Recôncavo era usada contra os senhores de engenho (RISÉRIO, 2004, p. 171).

A resistência foi outra forma de relacionamento que os africanos escravizados e seus descendentes encontraram para lidar com seus senhores. A mais comum era a fuga. O historiador Jaime Pinsky aponta que a principal causa da fuga era libertar-se da condição servil (PINSKY, 2015, p. 87). Mais não era a única. Os escravos fugiam, também, para participar de “festas e atos” (GOMES et al, 2006, p. 28). Esta face da fuga aponta mais para

²⁷ Para Clóvis Moura é o “ Modo de produção que surgiu com o mercantilismo e a expansão do capitalismo, sendo um dos elementos constituintes básicos da acumulação primitiva de capital.” (MOURA, 2013, p. 149). Esta definição refere-se à escravidão moderna, adotada pelo cientista social. Por sua vez, Nei Lopes e José Rivair Macedo assim sintetizam a escravidão ou escravismo: “relação de poder entre livres e não livres vigente na África” (LOPES; MACEDO, 2017, p. 108). Note-se que a escravização dos africanos negros era justificada por muçulmanos e cristãos, como o resgate de suas almas do paganismo.

uma tentativa de manter seus vínculos sociais e culturais do que para uma resistência ao sistema escravista.

O quilombo constituiu outro modo de resistência à cultura do senhor e a oposição ao sistema escravista, que os apartara de todos os negros africanos ou crioulos que conheciam. Convém notar que o quilombo era adotado no outro lado do Atlântico, na guerra do Reino do Congo contra os portugueses. Os lusitanos, aliás, foram aliados desse reino por mais de um século. No Brasil, esta forma de organização social adquiriu, nas palavras de Antônio Risério, um contorno “agrobélico”, pois além das práticas agrícolas e pastoris, os quilombolas dedicavam-se ao combate contra a escravidão.

Palmares foi o quilombo que durou mais tempo, do início do século XVII até 1694. Suas origens, assim como outros agrupamentos de cativos fugidos das fazendas nordestinas estavam vinculadas à economia açucareira, principal setor exportador e gerador de receitas para a colônia portuguesa na América, mas sobretudo, para a Coroa até o século XVIII. Ressalte-se que esses distúrbios sociais – na visão da Coroa – prejudicavam enormemente a produção, bem como aumentava a demanda por escravos para substituir os que fugiam. Os remanescentes de quilombos existem até a atualidade em várias partes do Brasil.

O legado cultural africano à Cidade da Bahia ao longo do século XVIII, especialmente nas suas seis primeiras décadas foi imenso. Por ser capital do Estado do Brasil até 1763, Salvador recebeu uma enorme diáspora negra, oriunda de diferentes regiões, majoritariamente da Costa da Mina e de povos bantos (ver quadro 2), cada um com seus valores, crenças, tradições e conhecimentos, contribuindo para a formação cultural daquela cidade. Elementos africanos juntaram-se com indígenas e lusitanos, acentuando o caráter mestiço²⁸ do povo baiano e “brasileiro”, fundando novas e diversas tradições e manifestações culturais.

Finalmente acerca do referido legado, este se deu pela predominância do componente negro na sociedade baiana e colonial, como um todo, sendo por esta razão

²⁸ Gilberto Freyre, em sua célebre obra “Casa Grande e Senzala”, foi pioneiro em abordar de forma positiva a influência do negro na formação da identidade cultural do Brasil, indo de encontro à tese de “branqueamento”, em voga à época. O “embranquecimento” tinha por objetivo eliminar o componente africano e negro da sociedade brasileira, pois estes eram visto pelas elites política e intelectuais, como um entrave ao desenvolvimento social brasileiro e a vedação do ingresso do país no rol dos mais desenvolvidos (SOUZA, 2016, p. 122).

criado o conceito de “cidades negras”, pelo historiador Flávio Gomes. Este significa a presença majoritária na sociedade colonial de uma comunidade afrodescendente formada por escravos, livres e libertos (GOMES et al, 2006, p. 09).

O contato entre esses diferentes mundos e seu impacto na sociedade local será analisado no tópico subsequente, tendo em vista os seus desdobramentos das interações sociais.

1.3 Relações sociais na cidade cosmopolita



Figura 3 - Jean Baptiste Debret, Funcionário do governo e as famílias, pintado no século XIX.

Fonte: <https://goo.gl/dxfeAw>

A sociedade baiana foi marcada por um elevado grau de hierarquização entre os integrantes que a formavam. Porém, como será possível ver ao longo deste tópico, aquela sociedade apresentou um certo nível de mobilidade. Stuart B. Schwartz dá uma dimensão precisa sobre a hierarquia social na Bahia e na colônia americana como um todo, tomando por base a sociedade açucareira que, segundo o autor era o retrato da sociedade em geral. No topo estariam os senhores de engenho e a elite mercantil, homens majoritariamente brancos, portugueses ou seus descendentes. A base era relegada aos escravos boçais (recém-chegados e não-aculturados).

Convém iniciar a presente análise pelos grupos que ocupavam o topo desta pirâmide social, isto é, os senhores de engenho e a elite mercantil. Nesse contexto, Antônio Carlos Jucá de Sampaio observa como a inexistência de divisões marcantes, no Rio de Janeiro, entre

os dois grupos, na medida em que eram compostos pelos mesmos indivíduos fez com que não houvesse oposição e conflito entre ambos (JUCÁ, 2014, p. 86).

No caso específico dos senhores de engenho da Bahia, Schwartz observa que de um total de oitenta, apurado entre 1680 e 1725, 56 nasceram no Brasil e 22 eram filhos de imigrantes, o que demonstra, ao menos nesse segmento econômico, a existência de uma elite verdadeiramente colonial (SCHWARTZ, 1958, p. 226).

Essas elites baianas favoreceram-se da relação intrínseca entre açúcar, tabaco, ouro e escravos africanos. Estes últimos, aliás, indispensáveis para o enriquecimento da capital do Estado do Brasil, mas sobretudo dos indivíduos – senhores de engenho e comerciantes – que geriam e exportavam a produção.

A riqueza desses “homens de grosso trato” (PRIORE, 2016, p. 92), obtida por meio do comércio de importação e exportação, pode ser observada, dentre outras formas, pela riqueza dos sobrados de dois ou três pavimentos que possuíam nas proximidades de suas áreas de atuação. No período que se estende entre 1693 e 1763, o ouro foi fonte de muita prosperidade para os negociantes de escravos e outros produtos que foram enviados para as regiões mineradoras, como será apresentado no capítulo 3.

A hierarquização social esteve presente, também, entre os negros, fossem esses escravos, livres ou libertos. Mesmo dentro do primeiro grupo havia distinção social, entre boçais, ladinos e crioulos. Boçais eram aqueles recém-chegados, que desconheciam a língua e os costumes locais. Já os ladinos eram os escravos aculturados, isto é, que falavam o português e praticavam os costumes dos senhores. Finalmente, os crioulos eram os escravos nascidos na colônia, falavam o português nativo e professavam a fé católica (SOUZA, 2016, p.89). Ressalte-se que no caso dos boçais, esta era uma condição transitória, tendo em vista que com o passar do tempo, tornar-se-iam ladinos, e crioulos, uma terminologia ligada à naturalidade, eram na sua maioria ladinos.

O padre e advogado Setecentista baiano, Manuel Ribeiro Rocha, descreve o tratamento que deveria ser dispensado aos escravos rurais e urbanos, ressaltando uma hierarquia relacionada às funções que exerciam: “O proprietário deve alimentar e vestir condignamente seus escravos, segundo a hierarquia que os talentos estabelecem entre os mesmos(...)” (ROCHA; FRANÇA; FERREIRA, 2017, p. 121). Ele entendia que se o escravo

exercesse funções nas cidades, deveria ser melhor vestido e alimentado do que aquele do campo.

Essas distinções entre escravos podem ser observadas, igualmente, em seus respectivos preços de aquisição. O padre André João Antonil menciona em sua obra do início do século XVIII, os valores em oitavas de ouro, cobrados nas regiões auríferas. Um negro “bem feito, valente e ladino” custaria 300 oitavas. Um crioulo “oficial”, isto é, com capacidade de realizar trabalhos mais qualificados, como carpinteiro ou oleiro, custava 500 oitavas. Já uma negra ladina, cozinheira, custava 350 oitavas (ANTONIL, 1837, p. 156).

O historiador Pedro Calmon aporta análise similar à de Antonil. A imagem que se tinha do negro variava, também, conforme sua procedência. Sobre hauças: “(...) belo tipo de trabalhador, distinguia-se pela sua religião muçulmana, em consequência de anterior comércio com os árabes: era um negro altivo, econômico, asseado, guerreiro; as suas tribos foram as mais belicosas da região do Níger” (CALMON, 2002, p. 46).

Sobre os geges, grupo que, assim, como os hauças, foi importado largamente para todo tipo de serviço na Cidade da Bahia, o historiador faz a seguinte descrição:

“(...) os geges eram fetichistas, como os demais africanos, e falavam uma língua geral, o iorubá, mais conhecida no Brasil pela designação de nagô, nome de um dos grupos de pretos da Costa dos Escravos²⁹, importados em grandes quantidades no decorrer dos séculos XVII e XVIII. Os geges seriam preferidos para os serviços domésticos, alcançavam altos preços como escravos dóceis, e formaram a mais densa população negroide de nossas cidades (...)”. (*ibid*).

É oportuno mencionar que o referido grupo é de origem daomeana que, apesar de ter sido grande exportador de escravos de outras etnias, durante o período que foi dominado por Oió (terceira década do século XVIII), foi exportado como mão de obra para o Brasil, sobretudo para a Bahia. Exportava-se, também, como será visto no capítulo seguinte, aqueles que eram escravizados por motivos de dívidas ou crimes.

A despeito das diferenciações sociais, fossem de origem – europeia, crioula ou africana –, o fato concreto é que é a predominância da componente negra na sociedade colonial, sobretudo em Salvador. A esse respeito, Wlamyra Albuquerque e Walter Fraga

²⁹ Entende-se como Costa dos Escravos a região que compreende o Golfo do Benim, nos atuais Benim e Nigéria. Já a Costa do Ouro, compreendia a região que englobava a Fortaleza de São Jorge da Mina, na atual Gana e o Togo. A junção das duas costas era denominada Costa da Mina.

valem-se do testemunho do viajante alemão, Avé-Lallment, que visitou a Bahia no século XIX e constatou algo já observado por outros viajantes nos séculos anteriores. Assevera o alemão:

“Quando se desembarca na Bahia, o povo que se movimenta nas ruas corresponde perfeitamente à confusão das casas e vielas. De feito, poucas cidades pode haver tão originalmente povoadas como a Bahia. Se não se soubesse que ela fica no Brasil, poder-se-ia tomá-la se muita imaginação, por uma capital africana, residência de poderoso príncipe negro, na qual passa inteiramente despercebida uma população de forasteiros brancos puros. Tudo parece negro: negros na praia, negros na cidade, negros na parte baixa, negros nos bairros altos. Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro; até os cavalos dos carros na Bahia são negros.” (ALBUQUERQUE; FRAGA, 2006, p. 66).

As relações sociais na Bahia davam-se em diversas esferas, como na laboral, religiosa, mas também financeiramente. Nesta última, convém citar as “juntas”, que eram instituições financeiras – espécie de banco -, cujo objetivo era emprestar recursos aos negros em dificuldades, fossem financeiras, fossem de saúde. Os recursos eram, muitas vezes, utilizados para comprar cartas de alforria ou, até mesmo, para retornarem à África (idem, p. 89-90).

O compadrio – presente no batismo católico – servia, igualmente, para possibilitar a alforria do escravo. Segundo Wlamyra de Albuquerque e Walter Fraga, se o padrinho fosse homem livre ou liberto, este tinha a obrigação moral de comprar a liberdade de seu afilhado. Era, portanto, uma outra forma de ascensão social (idem, 2015, p. 46). Para os historiadores, os negros aproximavam o compadrio à noção africana de família ampliada (*ibid*).

Outra forma que os negros buscaram para se organizarem foram as irmandades. Estas instituições foram autorizadas pela Igreja Católica, a fim de que os africanos e seus descendentes, cada qual em seu grupo étnico, pudessem professar a fé cristã. Essas instituições eram, segundo Marina de Mello e Souza, hierarquizadas social e culturalmente, cabendo a cada irmão, um papel determinado em seu interior. A historiadora assevera: “O lugar que ocupavam nas procissões (destas irmandades) e a forma como se apresentavam tornavam pública sua maior ou menor riqueza e o lugar que ocupavam seus membros no conjunto da sociedade” (SOUZA, 2016, p. 116). Recorde-se que tanto escravos, como livres ou libertos podiam integrar alguma irmandade, mas dificilmente misturavam, o que provocava a reprodução do sistema escravista também nas ditas associações.

Na Bahia dos séculos XVII e XVIII, por exemplo, Nossa Senhora do Rosário e São Benedito tinham grande atração entre os negros bantos. Nas festas em homenagem a esses santos, inclusive, eram escolhidos o rei e a rainha Congo, cujo concurso era organizado pelas respectivas irmandades (FILHO, 1946, p. 56-57).

A questão dos ofícios exercidos pelos negros foi um aspecto de relevo na obra de Antonil, no início do século XVIII, que analisou as habilidades dos diferentes grupos de africanos traficados para o Brasil. Segundo ele, ardrás e minas eram fortes. Os angolas, sobretudo os de Luanda, eram talentosos nos ofícios mecânicos. Os congos, em sua visão, pareciam ser os mais polivalentes, pois podiam trabalhar tanto nos canaviais como nos serviços domésticos. Trabalhavam, ademais, nas oficinas e indústrias (ANTONIL, 1837, p. 31).

Dentro desse segmento dos africanos destaca-se a figura do escravo de ganho. Esses, ao contrário dos cativos rurais, contavam com grande margem de “liberdade”, vendendo seus produtos ou serviços, repartindo os lucros com seu senhor. O interessante acerca dos “ganhadores” e “ganhadoras”, como aponta Antônio Risério em *Uma História da Cidade da Bahia*, é o fato desses residirem em locais separados e às vezes distantes das residências de seus proprietários (RISÉRIO, 2004, p. 450). Além da autonomia, boa para o escravo, o patrão também se beneficiava dela, pois não tinha a obrigação de prover o sustento de seu escravo (MOURA, 2013, p. 150).

Fator importante a considerar é a ascensão social que muitos desses escravos de ganho alcançavam. Essa mobilidade era, muitas vezes, a compra da liberdade. Afinal, o “ser escravo” era diferente de “ser pobre, mas livre”. Se, na condição anterior, o escravo urbano tinha que entregar parte do dinheiro ao seu senhor, no novo estado das coisas, aquele africano ou crioulo poderia guardar recursos para sua subsistência ou mesmo para investir em um negócio próprio, o que, aliás, muitos faziam nas grandes cidades, como a da Bahia.

Nas grandes cidades, como Salvador, os senhores faziam uso dos conhecimentos que os escravos africanos detinham antes de comprarem seus cativos, a fim de aumentar seus rendimentos. Os escravos oriundos da Costa da Mina, por exemplo, que eram exímios ferreiros e sabiam, igualmente, manipular o ouro o que, além de contribuir com as técnicas de mineração, permitia-lhes tornar grandes ourives. Recorde-se que o período em análise foi

marcado pela descoberta de jazidas de ouro e diamantes, tanto em Minas, mas também na Bahia, Goiás, Mato Grosso, nestas, em menor proporção. (SANTOS, 2017, p. 197).

Um dado acerca da mobilidade social do negro era que, não apenas após alcançada a prosperidade almejada, muitos deles acabavam por adquirir escravos, dando continuidade ao sistema escravagista do qual eles haviam se libertado. É oportuno recordar que na África a escravidão era prática antiga, ainda que no estágio anterior ao contato com o forasteiro branco, o dito sistema tinha características diversas. A escravidão, portanto, permeava todos os setores da sociedade baiana e colonial como um todo.

Todavia, não se pode negar que, muito embora a mobilidade social de negros pudesse ser alcançada com menos dificuldades no meio urbano, esta poderia, igualmente, ocorrer no campo, especialmente no engenho de açúcar. De acordo com Stuart Schwartz, ainda que o trabalho nos engenhos fosse majoritariamente escravo, nas funções técnicas e artesanais da produção do açúcar havia uma massa de trabalhadores assalariados livres, libertos, brancos e pardos, além de cativos (SCHWARTZ, 1958, p. 261). Mesmo os cativos tinham alguma chance de se tornarem livres.

Cabe observar que no contexto da economia açucareira o ofício mais importante era o de purgador. Este profissional altamente especializado era, muitas vezes, negro (ou homem de cor) livre ou liberto. Os purgadores trabalhavam nos engenhos, nas casas de purgar, onde o caldo de cana era transformado em açúcar (SANTOS, 2017, p. 181). Exemplo de especialização era a capacidade que o mencionado profissional tinha de produzir três qualidades distintas de açúcar: o branco, o mascavo e o escuro.

Essas três qualidades de açúcar simbolizavam de certa forma a divisão hierárquica da sociedade, levando-se em conta que o açúcar branco, de melhor preparo, era vendido nos mercados europeus. O mascavo, por sua vez, considerado intermediário, era consumido pelo senhor de engenho. Já o escuro, de pior qualidade, era dado ao escravo, a fim de que ele complementasse sua alimentação.

Segundo Mary Del Priore, esses trabalhos técnicos foram, cada vez mais, exercidos por negros livres. Muitos eram “mestres do açúcar”, responsáveis pela manutenção de determinada temperatura nas caldeiras, a fim de se obter um “xarope impecável”. Esses mestres recebiam, em 1711, um salário de 120\$000 reis (PRIORE, 2016, p. 76).

Porém, não se pode omitir o fato de que, também, o ofício em tela era exercido por escravos, em geral crioulo, que nada ou quase nada recebia por sua qualificação. Ao contrário, é de se supor que os senhores mantinham controle intenso para que este cativo qualificado não fugisse.

O domínio da língua do senhor era outra forma de se alcançar a mobilidade social por parte do negro, não importando se escravo ou não. Dante Lucchesi aponta que o domínio da língua portuguesa pelo escravo, fosse no campo (em menor medida), fosse na cidade, conferia-lhe papel destacado junto aos senhores, podendo, inclusive, ascender socialmente. Muitos tornavam-se capitães do mato, comerciantes, negros de ofício e traficantes³⁰ de escravos (LUCCHESI, 2009, p. 67-68).

No caso específico de ex-escravos que se tornaram traficantes negreiros, estes, nascidos ou não no Brasil, mas certamente possuidores de conhecimentos ancestrais, como língua e costumes locais africanos, poderiam desempenhar, como seguramente o fizeram, papel proeminente nas negociações para a aquisição de escravos. Pode-se asseverar que estes negreiros (fossem negros ou pardos) tinham mais possibilidades do que seus pares brancos de acessarem certas regiões do interior do continente africano. Essas qualidades o tornavam, sem dúvida, um profissional altamente requisitado. A capital da colônia, Salvador, com seu dinamismo e pujança viabilizava a ascensão de tais indivíduos.

Porém, mesmo que alcançasse fortuna, o africano ou o crioulo escravo ou livre não ascenderiam a certos cargos ou funções na sociedade baiana e na colonial em geral, por não serem considerados “homens bons”, isto é, não tinham qualidades específicas, em virtude de seu “defeito de sangue” (PRIORE, 2016, p. 103). Recorde-se que ofícios mecânicos, ainda que indispensáveis para a economia interna da colônia, eram associados aos escravos, portanto, um trabalho inferior. Trata-se de valores estamentais que estiveram presentes também em uma sociedade escravista, embora, como deixou evidente Kátia Mattoso (MATTOSO, 2016), ainda que de forma residual, a cor podia ser ignorada se o negro fosse rico e influente.

Salvador, com sua localização estratégica e pujança econômica adquiriu posição destacada no império português, sobretudo após a descoberta aurífera no fim do século

³⁰ Ver anexo 12.

XVII. Essa condição legou a muitos de seus habitantes prosperidade econômica e influência comercial na África Ocidental, nomeadamente no Golfo do Benim, de onde provinha parcela considerável dos escravos que foram enviados às regiões mineradoras. Em face dessa pujança, muitos escravos, em especial os das áreas urbanas, obtiveram sua alforria, ingressando nas atividades econômicas, não mais como subjugados por senhores, mas como homens e mulheres de negócio.

CAPÍTULO 2 RELAÇÕES TRANSATLÂNTICAS E OS ESTADOS DA COSTA OCIDENTAL AFRICANA (1693-1763)

O presente capítulo tem por objetivos apresentar, ainda que de forma não extensa a configuração das cidades do Golfo do Benim, bem como analisar as relações comerciais e culturais entre a Bahia e a Costa da Mina, ao longo da primeira metade do século XVIII. As relações entre os dois lados basearam-se na troca de tabaco, aguardente e ouro por escravos, que além de seu trabalho, aportaram modos de vida e costumes à sociedade baiana colonial.

2.1 O Golfo do Benim e seus estados

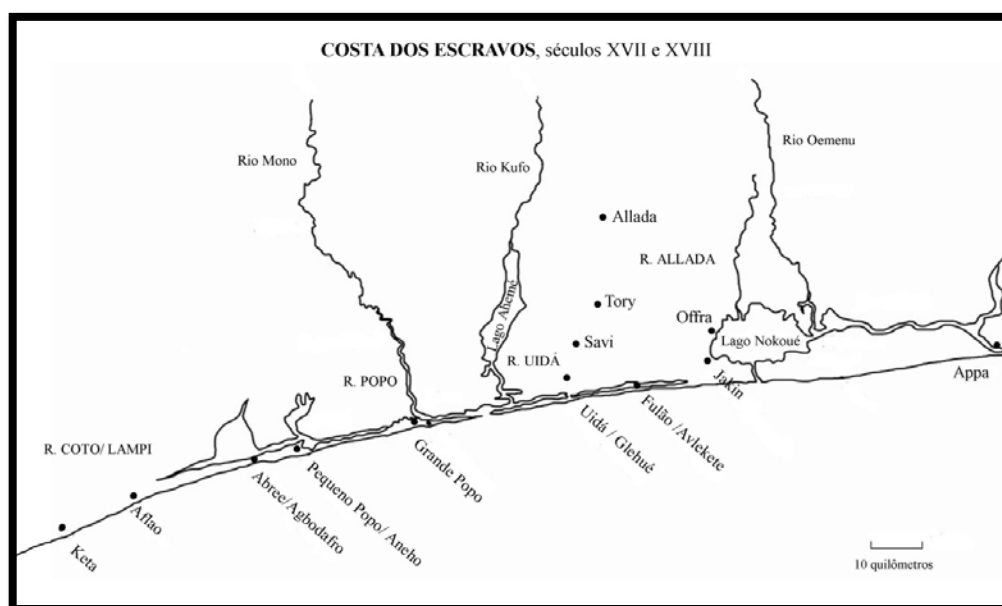


Figura 4 – Mapa da Costa dos Escravos, séculos XVII e XVIII

Fonte: <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?/conteudo/exibir/11>

A região que correspondia o Golfo do Benim englobava diversas cidades-estados, como Daomé, Aladá, Savi, Ajudá ou Ouidah, Lagos, Oiô, Badagri, Popó Grande, Popó Pequeno, entre outras. Estas unidades políticas corresponderiam, hoje, ao Togo, Benim e Nigéria. Todas estas cidades-estados destacaram-se e alcançaram seu apogeu por meio do comércio de escravos. Daomé, sem dúvida, foi a cidade-estado³¹ mais importante da região.

³¹ Tanto Kabengele Munanga quanto Alberto da Costa e Silva fazem uso do termo para referirem-se às unidades político-administrativas iorubás e daomeanas, localizadas em territórios definidos e cuja população é mais ou menos homogeneia etnicamente. Ambos autores valem-se, ademais, do termo “reino”, para tratar das citadas entidades soberanas (MUNANGA, 2016), (SILVA, 2010).

Abomé (Daomé), que fora fundado no século XVII por Don Aklim, caracterizava-se por ser um pequeno reino, localizado no interior, sem acesso ao mar. Contudo, os soberanos que sucederam aquele monarca empreenderam uma expansão constante rumo ao litoral, ocupando em 1747 o importante porto de Ajudá, grande exportador de escravos para as Américas, sobretudo para o Brasil, então parte do império colonial português (MUNANGA, 2016, p. 67).

Importa mencionar que o reino de Daomé contava com um poderoso exército no século XVIII, armado com fuzis, cujo objetivo principal era dominar os reinos vizinhos e, assim, aumentar o número de escravos a serem exportados. Segundo Munanga, entre 1726 e 1747, Daomé e Oió travaram sucessivas guerras, a fim de deter o controle daquele lucrativo mercado (*ibid*). A outra finalidade do exército era defender seu território e proteger seus habitantes contra a escravidão.

O Daomé era governado por um monarca absoluto, escolhido por um Grande Conselho, que era formado por notáveis da sociedade daomeana. Como não havia uma lei específica que tratasse da sucessão real, tanto o filho mais novo como o mais velho poderia ser escolhido como herdeiro (SANTOS, 2017, p. 151).

O rei, cujo título era *dada*, contava com diversos assessores. O *migan*, por exemplo, era responsável pela justiça, enquanto o *mehu* cuidava de assuntos ligados à família real e administrava o palácio. Contudo, o cargo mais importante após o *dada* era o de *kpojito*, isto é, “rainha-mãe”, escolhida pelo rei dentre as mulheres de seu predecessor (*ibid*).

Os monarcas daomeanos eram tão poderosos e cruéis que geravam, segundo Robert Norris, um sentimento de “amor e medo”. Este mercador de escravos, que atuava na região, no início do século XVIII teria se impressionado com a devoção dos súditos ao seu rei, a ponto de, durante uma batalha, pensar em seu soberano e sentir-se “capaz de enfrentar sozinho cinco inimigos”. Segundo Norris, essas teriam sido palavras de um súdito do Daomé (SILVA, 2012, p. 292). Norris foi um mercador de escravos inglês que manteve laços com a região em análise. Em 1789 ele publicou a obra intitulada “Memória do reino de Bossa Abádee, rei do Daomé, um país do interior da Guiné, às quais se acrescenta A viagem do autor à Abomé, a capital e Um curto relato sobre o comércio africano de escravos” (*ibid*).

Archibald Dalzel, médico e comerciante de escravos, também observa o caráter despótico do *dada*³², qualificando seu regime como “o mais perfeito despotismo que existe na face da terra”. Ele assevera que, mesmo o primeiro-ministro, quando diante de seu soberano é obrigado a comportar-se “com tanta submissão abjeta quanto o mais insignificante dos súditos” (idem, p. 299).

Segundo o historiador José Rivair Macedo, o Daomé, sob a liderança do rei Agadja (1708-1732), consolidou as bases de seu poder regional. A esse respeito assinala ele: “Com Agadja (...), o Daomé alcançou a posição de potência local, com a conquista de Alada, Savi e manteve o controle sob o porto de Uidá (Ajudá) – um dos pontos mais importantes de passagem do tráfico de escravos” (MACEDO, 2015, p. 76). Note-se que até o final de década de 1740 a posição de Ajudá alternou-se entre independência e dominação em relação ao Daomé.

Porém, a expansão não passou despercebida. João Figuerôa-Rêgo chama a atenção para o fato desta, ocorrida no começo da terceira década dos Setecentos, ter provocado conflitos entre os baianos e daomeanos, cujo resultado inicial foi a redução das trocas comerciais. Ditos confrontos acarretaram a morte de diversos comerciantes, ou mesmo sua escravização (FIGUEIRÔA-RÊGO, 2015, p. 89).

É importante ressaltar acerca dessa questão, que em ambiente dinâmico, onde havia uma ampla gama de interesses em jogo, era absolutamente comum esses choques. Menciona-se que a década de 30 daquele século foi marcada pela exploração aurífera no Brasil, o que demandava, por um lado, maior quantidade de cativos e, por outro, a contraparte exigida pelos reis e chefes locais, a fim de atender a tais demandas. O ouro mineiro, nesse contexto, será essencial nas transações entre as duas costas do Atlântico. Esse relevo será aprofundado no capítulo seguinte.

A abertura ao comércio de outros portos negreiros também contribuía para o acirramento das tensões, pois quanto mais portos, maior a concorrência e menor o preço dos escravos. Do ponto de vista baiano, quanto mais fornecedores, menor a dependência de

³² Este título, assim como os de alafin, obá e oni referem-se aos soberanos fons (daomeanos) e iorubás. Ao contrário dos reis cristãos, que recebiam seu poder real de deus, os soberanos africanos da região do Golfo do Benim eram, ao mesmo tempo, soberanos terrenos e seres divinizados. Exemplo dessa dualidade é Ogum, orixá das religiões afro-brasileiras e soberano do Reino de Benim, que governou essa cidade-estado entre 1440 e 1473. Não se deve confundir o mencionado Reino, localizado na Nigéria, com a República do Benim.

um ou poucos traficantes africanos. Certamente em uma região conflituosa como a Costa da Mina, as possibilidades de se abrirem novas feitorias eram enormes, o difícil era mantê-las em funcionamento.

No campo sociopolítico, e tendo as referências atuais, o Daomé parece estar à frente de seus parceiros portugueses ou “brasileiros”. Elemento interessante a este aspecto, consistia no papel de destaque que ocupavam as mulheres, inclusive na função pública. Segundo menciona Alberto da Costa e Silva, em sua obra “A África”, para cada ministro homem, havia uma mulher com cargo similar, cuja atribuição era vigiar o trabalho de sua contraparte masculina (SILVA, 2008, p. 59). Esse fato dá a dimensão da complexidade da organização política daomeana, influenciando, certamente, a forma pela qual seu rei e súditos relacionavam-se com outros povos, inclusive o papel que teriam no tráfico negroiro.

Ajudá foi outra praça importante no contexto comercial regional. Ressalte-se sobre esta cidade portuária, que, como muitas outras na região, era cidade-estado autônoma, governada por um monarca. Essa, como já visto, fora alvo de diversas investidas do Daomé, alternando sua situação política entre independência e domínio daomeano.

Até sua anexação final, em 1747, Ajudá beneficiou-se largamente da expansão dos dois principais reinos do Golfo: Oió e Daomé. Sua localização geográfica era estratégica, o que acarretou o interesse das potências europeias. Segundo Mattos, “Em pouco tempo, Ajudá estava ocupada por fortes, feitorias e depósitos construídos por franceses, holandeses, ingleses e portugueses” (MATTOS, 2016, p. 78). Cumpre notar que tanto Oió quanto Daomé eram cidades-estados sem acesso ao litoral, ao passo que Ajudá tinha acesso direto ao Atlântico, o que possibilitava a exportação de escravos produzidos pelas guerras entre as duas grandes potências da região. Muito embora houvesse presença europeia na região, esta era estritamente controlada e vigiada pelos chefes locais, não detendo, portanto, o domínio territorial.

Como se verá mais adiante, o relacionamento entre os feitores europeus e os vendedores de escravos africanos dava-se por meio de intermediários, denominados lançados (MOURA, 2013, p. 235). Já a possibilidade de domínio territorial por parte dos europeus dava-se por diversas razões, como a vulnerabilidade imunológica às doenças tropicais, com as quais não estavam habituados, a inferioridade numérica de soldados,

dominando militarmente o continente africano apenas no fim do século XIX, graças à invenção da metralhadora (SILVA, 2008, p. 42).

Sobre o tráfico de escravos, realizado a partir da Fortaleza de Uidá (em Ajudá), o negociante holandês, William Bosman, apontou, em 1705, que os escravos eram alimentados a pão e água, duas vezes ao dia, para evitar aumentar os custos e que os mesmos, após comprados, permaneciam presos em Uidá, até que chegasse o navio que os transportariam. Os negreiros, segundo ele, transportam entre 600 e 700 cativos, todos nus. O dito negociante começa seu relato afirmando: “A gente de Uidá dedica-se de tal forma ao negócio de escravos que consegue fornecer mil por mês (...)” (idem, 109-110). Considerando-se a multiplicidade de portos de embarque e o período estudado, entre 1693 e 1763, o montante de escravos transportados foi de 760 mil, o que é bastante expressivo. Bosman, recorde-se, apresentou os dados referentes à Ajudá e não de outras praças, caso contrário as cifras seriam ainda mais vultosas.

O trato negreiro era de tal relevo para o Daomé que no século XIX, o *dada* Guézo, cujo governo estendeu-se entre 1818 a 1858, afirmou a oficial da marinha britânica em visita à sua corte: “tem sido o princípio dominante do meu povo. Ele é a fonte de sua glória e riqueza. Suas canções comemoram suas vitórias, e a mãe embala o filho para dormir com notas de triunfo sobre um inimigo reduzido à escravidão” (TRESPACH, 2018, p. 85).

Ao analisar as relações entre os diversos chefes locais – como as do Daomé e de Oió³³ -, Marina de Mello Souza chama a atenção para a necessidade do equilíbrio entre guerra e paz e seus reflexos no campo comercial, afirmando: “Para haver comércio precisava haver paz, e para haver escravos era preciso haver guerra” (SOUZA, 2016, p. 66).

Como mencionado anteriormente, Oió era outro reino importante no contexto do Golfo do Benim. Este reino iorubá tem sua origem envolvidas em mitos, juntamente com o do Ilé-Ifé, o que, segundo B. A. Ogot, torna difícil precisar a data de sua fundação. Há, segundo o autor, “discordância entre as tradições orais e os dados arqueológicos sobre as origens dessas comunidades” (OGOT, 2010, p. 525).

³³ Fato interessante foi a dominação política exercida por Oió sobre o Daomé, ocorrida entre 1748 e 1823. Nesse período os daomeanos foram um reino tributário de Oió. Apesar disso, aquele reino contava com grande autonomia, o que possibilitou, como já analisado, sua expansão territorial e viabilizou seu papel de destaque no comércio transatlântico de escravos. As guerras entre os dois impérios durou 50 anos até a subjugação do Daomé.

André Luiz Reis da Silva observa que o reino de Oiό, rival de Daomέ, localiza-se entre este e o rio Niger e é constituído por uma federação de cidades-estados (Ijebu, Egba, Illesha e Ifé). Esta última, segundo o autor, era “reconhecida pelos iorubás como fonte mística de poder e legitimidade” (SILVA, 2008, p. 107).

Importa citar que o misticismo reside no fato de o *Oni*, rei iorubano, ser ao mesmo tempo autoridade terrena e divinizada, sendo capaz de intermediar as relações entre os dois mundos. Em geral, as sociedades e os monarcas da iorubalândia³⁴ aceitavam o poder do Oni, exceto Oiό (SOUZA, 2016, p. 37).

A federação de Oiό começou a ser formada a partir do século XVII, com a expansão daquele reino. Observe-se que, apesar de integrar este arranjo político-administrativo, Ijebu permaneceria como vassalo do reino de Benim (MATTOS, 2016, p. 76). Robert Norris, grande conhecedor da região, faz consideração sobre o reino dos *alafins*, asseverando: “extenso, belo e fértil país, chamado eyoe [Oiό], habitado por um grande povo guerreiro, flagelo e terror de todos os seus vizinhos” (SILVA, 2012, p. 294).

Este império era governado por um *alafin* (rei), cuja linhagem era hereditária e de origem paterna. Este soberano era auxiliado por uma espécie de conselho de notáveis, denominado *Oiό mesi*, formado por sete membros, todos oriundos da elite local. Com o passar do tempo, o dito conselho decidia, inclusive, quando o soberano deveria morrer (SANTOS, 2017, p. 147).

No que concerne à administração de Oiό, esta dividia-se em duas regiões: a primeira formada pela capital e por cidades limítrofes, sob o controle direto do *Alafin*. Este, por sua vez, era assessorado pelo *ona eja* (encarregado da justiça) e pelo *osi eja* (responsável pelas finanças). Já as províncias mais distantes, eram chefiadas pelo *ilari* e pelo *ajele*, responsáveis tanto pela política quanto pela parte espiritual de suas regiões, pois eram sacerdotes de Xangô (idem, p. 148).

Com o fito de controlar as rotas comerciais litorâneas, por onde eram exportados diversos produtos, como sal, ouro, e outras mercadorias europeias, o *alafin* Odjigui, rei de Oiό atacou e conquistou o Daomέ, dominando-o entre 1726 e 1730, até sua posterior derrota (MACEDO, 2015, p. 77). Note-se que o controle das ditas rotas possibilitaria a

³⁴ O historiador Alberto da Costa e Silva faz uso do termo em suas diversas obras sobre o continente africano.

arrecadação de tributos, tanto dos daomeanos, como dos comerciantes da Europa. Os tributos, em geral, eram utilizados para a manutenção dos exércitos, mas também para a compra de artigos de luxo.

Importa notar que Oió começou a declinar a partir de 1754, quando diversas tentativas de golpes de estado, ocasionado por intrigas palacianas, em que quatro alafins foram assassinados sucessivamente. Como resultado da instabilidade política, diversos estados satélites conseguiram obter suas respectivas independências (SANTOS, 2017, p. 149).

Um dos principais produtos adquiridos pelos reinos (cidades-estados) eram as armas de fogo, pagas com tributos ou com a troca por escravos, tão desejados por europeus e “brasileiros”, sem os quais não poderiam desenvolver suas colônias. A partir do século XVIII, as espingardas foram fundamentais para o Daomé e Oió em sua disputa pelo predomínio regional, cujo resultado seria a captura e venda de cativos, constituindo-se, como visto anteriormente, em um equilíbrio necessário para os negócios (idem, p. 113).

Característica marcante das sociedades do Golfo do Benim no século XVIII era o envolvimento de diversos segmentos da população no tráfico negreiro. Como os europeus não tinham a autorização de negociar diretamente com os fornecedores de cativos, fazia-se necessário o pagamento de uma comissão a agentes africanos e a intérpretes. Do rei ao “plebeu”, todos queriam sua parte no trato de escravos.

Hilary Beckles apresenta um panorama sobre o tema em apreço, afirmando: *“Commission payments to African agents were often made in cowrie shells, a currency used extensively in West Africa: in Whydah and the Bight of Benin, for example, cowrie shells were the most acceptable form of payment. (...)”* (BECKLES, 2002, p. 82).

Ressalte-se que a dita comissão poderia eventualmente ser paga pelo próprio monarca a outros africanos envolvidos no comércio escravagista. É o caso do rei daomeano que, após conquistar Ajudá, escravizando e vendendo os militares derrotados aos europeus, contratou “mercenários” para sequestrar outros indivíduos, a fim de honrar acordo comercial com seus parceiros comerciais (idem, p. 136).

Finalmente, cumpre notar que o tráfico transatlântico alterou completamente o modo como os africanos inseriam-se no comércio internacional pois, de uma postura de

intermediação, com forte atuação no interior do continente, transacionando uma variada gama de produtos, como sal, ouro, cavalos, passaram a assumir uma postura mais protagonista, comerciando escravos. Comércio este fundamental para o sistema mercantilista³⁵. Os produtos acima mencionados compunham o arranjo comercial transaariano, que vigorou entre os séculos VII e XVI, ligando diversas zonas do continente negro, chegando até o mediterrâneo. Nesse período as transações nos mercados também eram importantes, pois eram neles que os produtos importados eram vendidos.

Sobre o comércio de escravos, o historiador Jaime Pinsky faz uma ponderação interessante, que pode ser considerada um dos pilares de sustentação do negócio. Ele afirma: “(...) o sistema mercantil nos revela um elemento muito importante de sua perversidade intrínseca: escravos eram adquiridos por traficantes em troca de mercadorias produzidas pela força de trabalho escrava (...)” (PINSKY, 2015, p. 30).

O perfil e o comportamento daqueles povos, mudaria igualmente no domínio militar com o uso de armas mais modernas do que as que utilizavam, como mosquetes, espingardas, ao invés de flechas e lanças, que foram colocadas em um segundo plano.

Essa nova dinâmica e seus desdobramentos ficará mais evidente quando forem analisadas as relações entre a Costa da Mina e a capitania da Bahia, por meio de seus comerciantes e intermediários na África. Tanto Oió quanto Daomé, as maiores potências militares e comerciais do Golfo do Benim serão, a partir do fim do século XIX, subjugadas e dominadas pelas potências europeias.

2.2 O comércio entre a Bahia e a Costa da Mina

É inegável e quase desnecessário lembrar que as relações entre as duas margens do Atlântico foram mutuamente benéficas do ponto de vista comercial, embora as consequências humanas tivessem sido catastróficas. Este tópico analisará as consequências da dinâmica econômica e comercial para a capitania da Bahia e para a Costa da Mina, impulsionada pela troca de diversos produtos por mão de obra escrava.

³⁵ Este sistema, característico das monarquias que contou com uma forte participação de particulares, como os comerciantes de distintas procedências e locais de atuação. Como os baianos sem contrariar, à partida, os interesses metropolitanos.

Antes de mais nada, faz-se necessária a definição do espaço geográfico abrangendo a chamada Costa da Mina. Esta, estender-se-ia do Cabo das Palmas, na Libéria, até a República dos Camarões, como apresentado pelo mapa acima. Contudo, como será analisado mais adiante, o Golfo do Benim, sub-região da Mina, será o mais próximo parceiro comercial da capitania brasileira.

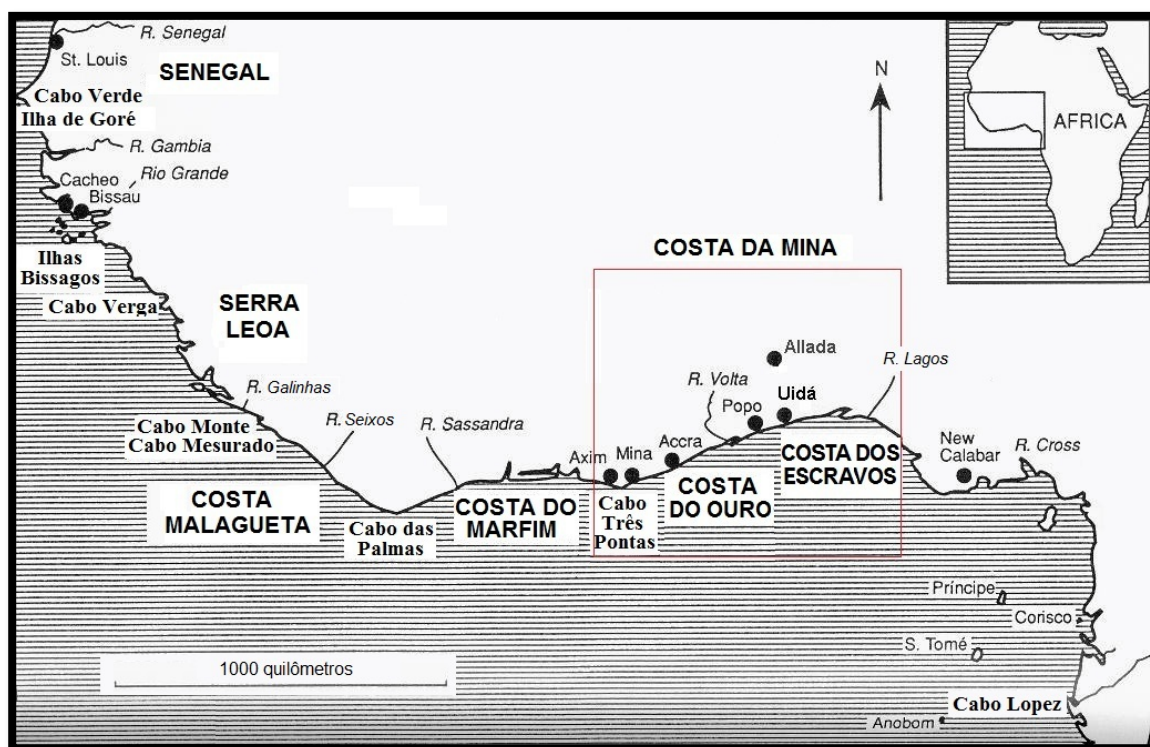


Figura 5 – Mapa da Costa da Mina

Fonte: <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?/conteudo/exibir/11>

Esta região encontrava-se entre as embocaduras do rio Volta e do Níger, e era integrada por lagos e canais, conectando as regiões do interior do continente à costa atlântica. Estas, aliás, serviam de proteção contra o mar aberto aos canoeiros que transportavam os escravos até os navios dos parceiros europeus e “brasileiros” (SOUZA, 2016, p. 64).

Como mencionado anteriormente, havia grande interesse por parte tanto da elite administrativa colonial (na figura dos vice-reis), como pela mercantil da América portuguesa de se obter escravos para as diversas atividades produtivas na América portuguesa. Neste escopo, o comércio com a África desempenhava papel-chave.

Sobre o tráfico de escravos da Costa da Mina para a Bahia, Luiz Vianna Filho aponta razões de ordem política e econômica que justificaram a substituição dos negros de Angola,

mais próximos geograficamente da Bahia, por cativos oriundos daquela Costa. A esse respeito, o autor afirma: “Dentre essas causas determinantes da variação da rota dos “tumbeiros” podemos assinalar como principais o progresso da cultura do fumo, a descoberta das minas de ouro, as lutas internas na Costa da Mina (...)” (FILHO, 1946, p. 61).

O tabaco, aliás, representou grande parte da pauta exportadora da Bahia para a Costa da Mina. Carlos Mathias observa que duas das razões principais para que os baianos comerciassem tabaco com aquela região da África era, primeiramente, o fato de aquele mercado consumir um tabaco de terceira qualidade, que não ia para o Reino, que consumia o de primeira linha era enviado ao reino, muito embora traficava-se este de melhor qualidade para a dita Costa. A segunda razão consistia em que os holandeses detinham o monopólio do comércio dos gêneros europeus, exceto o do tabaco baiano (MATHIAS, 2012, p. 99).

A relevância desse produto e seus vultosos retornos para os comerciantes baianos pode ser demonstrado pelo fato de, entre outros aspectos, pela cobrança batava de uma taxa aduaneira de 10% sobre a carga que entrava na Costa (SILVA *in* GUEDES, 2013, p. 59). Carlos Mathias observa que entre 1715 e 1756, mais de 500 navios brasileiros pagaram a referida tributação, o que demonstra o quão lucrativo era o comércio com a Costa, tanto para baianos como para os holandeses (MATHIAS, 2012, p. 102). Porém, o volume do tráfego de embarcações baianas na Costa da Mina já apresentava tendência de crescimento desde finais do século XVII. Com estes navios exportava-se fumo e importavam escravos.

Tabela 4 – Número de embarcações baianas enviadas à Costa da Mina entre 1681 e 1710³⁶

PERÍODO	NÚMERO DE NAVIOS
1681-1685	11
1686-1690	32
1691-1695	49
1696-1700	60
1701-1705	102
1706-1710	114
TOTAL	368

Fonte: VERGER apud LUZ, 2003, p. 366).

³⁶ O aumento expressivo entre 1701 e 1710 coincidirá com o aumento da exploração aurífera nas Minas Gerais, objeto do capítulo 3.

Os dados apontados na tabela nos dá a dimensão do referido crescimento, bem como, o aumento expressivo do número de navios entre 1701 e 1710, período que coincidirá com o início da exploração aurífera nas Minas Gerais e de seu povoamento, objeto do capítulo 3.

O número de embarcações, bem como o produto transacionado – o tabaco – reflete o predomínio dos negros da Costa da Mina na Bahia. Essa importância fica evidente ao se observar os dados comparativos relativos à região de embarque e seu respectivo desembarque em Salvador nos Setecentos. Vale ressaltar, que na tabela a seguir, embora a historiadora diferencie Costa da Mina e Ajudá, esta pesquisa adotamos o conceito mais amplo de Costa da Mina, como já foi demonstrado.

Tabela 5 – Número de escravos desembarcados na Bahia, segundo suas regiões de embarque, no século XVIII

REGIÕES	NÚMERO
Costa da Mina	389.717
Luanda	189.141
Benguela	54.783
Ajudá	37.657
Cacheu	2.025

Fonte: (CANDIDO, 2013, p. 77)

Outros autores, como Sebastião da Rocha Pita, já em 1730, também se pronunciaram acerca da importância do fumo, afirmando:

“O tabaco, planta, que, sendo por muitas qualidades chamada erva santa, o luxo dos homens lhe faz degenerar em vícios as virtudes, e tão melindroso, que na sua criação qualquer acidente a destrói, assim como no seu uso qualquer sopro a desvanece. (...)” (PITA, 1998, p. 34).

Era, justamente, o vício citado pelo historiador que levava ao constante aumento dos embarques dessa mercadoria para a Costa. O modismo e o “luxo” também contribuíam para esse resultado. A esse respeito, é mister o comentário de John Russell-Wood:

“O fumo exportado para a África era, por determinação régia, de ínfima qualidade. Em geral, as folhas tinham pragas, estavam estragadas e velhas, o que levou produtores baianos a desenvolverem a técnica de untar as

cordas de fumo com melaço, dando ao fumo um aroma e sabor adocicado. Assim preparadas, as cordas tornaram-se extraordinariamente atraentes ao gosto, precisamente no mercado do qual os baianos importavam o maior número de escravos: o Golfo de Benim. Aí, o fumo baiano difundiu-se largamente como um produto de uso diário, sobretudo para mascar.” (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 229).

Do ponto de vista da arrecadação de impostos, o tabaco aportou grande contribuição aos cofres régios, sobretudo com o advento do comércio exterior. Sobre esse aspecto, o historiador Pedro Calmon escreve: “O estanco do tabaco rendera 32 mil cruzados em 1642, em 1659, 64.700, e, em 1710, já 2.200.000. Mais do que os rendimentos dos quintos do ouro, avaliados em 345 contos.” (CALMON, 2002, p. 95).

Luiz Vianna Filho aponta que no início do século XVIII exportava-se para a Costa da Mina cerca de 13 mil arrobas de tabaco (FILHO, 1946, p. 66). O historiador, em um momento diverso, faz uma análise precisa sobre o perfil do comerciante que negociava entre as duas margens atlânticas, visando demonstrar que não havia espaço para pequenos comerciantes neste negócio. Segundo ele:

“(...) a profissão de traficante exigia capital. De 30 a 60.000 cruzados, quantia de monta na época, custava cada embarcação, no meado do século XVIII. Requeria ainda o dinheiro para a viagem e o resgate³⁷. Por isso nem todos podiam pretender chegar a essa prosperidade, enfrentando o mercado africano da Costa da Mina, onde dominava uma burocracia perfeitamente organizada, não só de Holandeses mas também de africanos, que dela tiravam o maior proveito possível. (...)”. (idem, p. 30).

O perfil apresentado acima por Vianna Filho pode ser melhor compreendido quando medido em cifras. Em 1759, por exemplo, haviam 82 mercadores baianos atuando em diversas regiões, como Portugal, Costa da Mina, Angola e Minas Gerais, dos quais 21 transacionavam somente na Mina ou tinham algum negócio com aquela Costa (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 171).

De fato, o comércio escravagista, apesar de arriscado, era lucrativo para os agentes que nele atuava, porém, como toda atividade, havia eventuais prejuízos. Dado interessante foi o confisco de escravos feitos pelos holandeses entre 1715 e 1756, somando 12 mil cativos. Estes eram tomados aos comerciantes luso-brasileiros (majoritariamente baianos), salvo quando adquiridos na fortaleza de São Jorge da Mina (FERREIRA, 2010, p. 206). Cifra

³⁷ Ato de aprisionar os negros na África e depois comercializá-los como escravos. O objetivo seria resgatá-los da fúria de seus inimigos e salvar suas almas, convertendo-os ao cristianismo (MOURA, 2013, p. 353).

pequena, se comparada a quantidade de escravizados que chegaram à Bahia no mesmo período, cujos dados são amplamente conhecidos.

Tabela 6 – Número de Escravos da Costa da Mina que entraram no Brasil entre 1701 e 1760

PERÍODO	COSTA DO MARFIM (QUANTIDADE)
1701-1710	83.700
1711-1720	83.700
1721-1730	79.200
1731-1740	56.800
1741-1750	55.000
1751-1760	45.900

Fonte: Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1500 a 1988. 2. Ed ver. E atual. Do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 60

Mencione-se que a fortaleza de São Jorge da Mina fora construída pelos portugueses no fim do século XV, a fim de comerciar ouro e escravos naquela região. A dita fortificação foi, porém, conquistada pelos batavos em 1637, em um momento no qual portugueses e luso-brasileiros enfrentavam os neerlandeses que controlavam a região nordeste da América portuguesa, então o motor econômico do Império português. Hilary Beckles resume a disputa luso-batava observando que *“though the Portuguese managed to drive the Dutch out of Brazil in 1654, they never regained effective control of the Gold Coast slave trade.(...)”* (BECKLES, 2002, p. 50).

Um aspecto importante acerca de os lusos não terem recuperado, como observou Beckles, o controle do forte da Mina reside mais no desinteresse dos africanos em ter os portugueses como parceiros do que no mérito dos holandeses. Um indicativo que precede e muito 1637, é o fato de as negociações entre lusos e locais terem sido difíceis, no sentido de se obter a permissão do régulo daquela região para que se erguesse São Jorge da Mina.

O caramansa só consentiu em face de duas circunstâncias: a primeira foi o entendimento de que os reinos vizinhos pudessem abrigar a fortaleza, o que para o monarca português não era vantajoso. A segunda foi a promessa de que a fortaleza poderia ser usada para defender seu reino contra seus inimigos, o que para ele, era essencial (SILVA, 2011, p.

211). No século XVII, porém, os batavos supriram a necessidade de defesa do régulo local. O mapa abaixo mostra a Costa do Ouro, que, como a dos Escravos, integrava o contorno geográfico da chamada Costa da Mina.

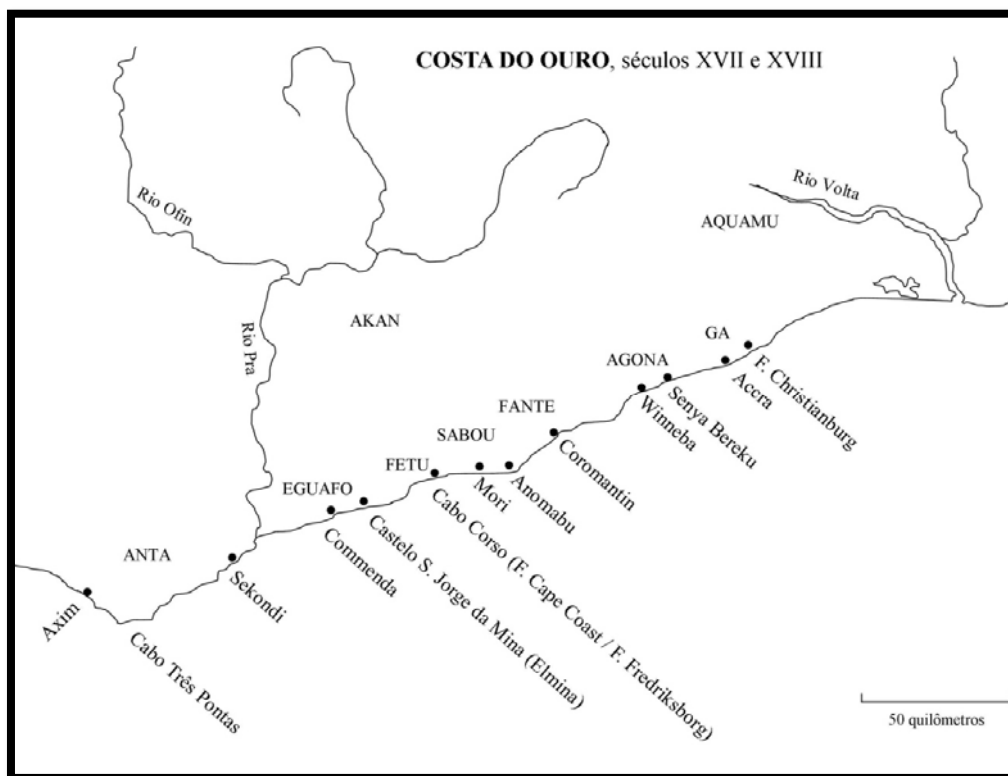


Figura 6 – Mapa da Costa do Ouro, séculos XVII e XVIII

Fonte: <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?/conteudo/exibir/11>

Nina Rodrigues comenta que em 1637 os portugueses foram expulsos da Fortaleza de São Jorge pelos holandeses. O autor acrescenta que logo após a ida dos portugueses para o Benim, os baianos, também se dirigiram ao Golfo, onde continuaram abastecendo ao Brasil de escravos. Região esta que, devido a intensa atividade negreira seria denominada de Costa dos Escravos. Sobre a importância dessa zona (Fortaleza de São Jorge da Mina), escreve Rodrigues: “(...) com este empório, pôde competir em importância da Costa dos Escravos (...)” (RODRIGUES, 33).

Note-se que aquela Costa era considerada pelos portugueses, desde o século XVII, como uma extensão da macrorregião conhecida como Costa da Mina. Este fato pode ser constatado na designação dos escravos obtidos por lusos e por baianos no Golfo do Benim, como pertencentes ao grupo dos “minas” (DISNEY, 2009b, p. 64). Quando comparados os portos de Salvador e do Rio de Janeiro, pode-se constatar a predominância dos escravos do Golfo do Benim, no primeiro ponto de desembarque na América portuguesa, ao passo que

os centro-ocidentais, sobretudo angolas, predominaram no Rio de Janeiro, como apresentado na tabela a seguir.

Tabela 7 – Estimativa do desembarque de escravos nos portos do Rio de Janeiro e Salvador, entre 1700 e 1799.

PERÍODO	GOLFO DO BENIM/ RIO DE JANEIRO	CENTRO-OCIDENTAL/ RIO DE JANEIRO	GOLFO DO BENIM/ SALVADOR	CENTRO-OCIDENTAL/ SALVADOR
1700-1749	5.300	92.600	59.900	30.800
1750-1799	3.400	96.100	59.100	38.300

Fonte: (LUNA; KLEIN. 2010, p. 171)

Os franceses eram, igualmente, interessados no comércio com a Mina. João Figuerôa-Rêgo aponta que os franceses tentaram substituir os baianos no fornecimento de fumo, não tendo êxito, em virtude da preferência dos africanos da Costa da Mina pelo produto brasileiro (FIGUERÔA-RÊGO, 2015, p. 89).

Esta informação é oriunda do relato do comandante do forte de Ajudá, à época, Teodósio Rodrigues da Costa; “Como reportavam, cerca de 1750, em correspondência aos seus diretores em Paris, dois emissários franceses: “os portugueses só vêm a Juda (Uidá) com cargas de ouro e fumo do Brasil, rarissimamente com mercadorias.” (*ibid*).

Convém observar, ainda que de forma breve, a relação escravos-tabaco-ouro, que dominaria o intercâmbio comercial com a Costa da Mina. Para tanto, recorre-se, uma vez mais, a Vianna. Este chama a atenção para os prejuízos que os Senhores de Engenhos começaram a ter, em virtude do aumento do preço dos escravos. Se, antes do *boom* das minas auríferas, um negro da Costa poderia custar entre 7 e 10 rolos de fumo, com o apogeu aurífero na década de 30/40 do século XVIII, este passaria a custar entre 15 e 20 rolos de fumos. Nesse contexto, traficantes baianos e africanos aumentaram exponencialmente seus lucros (FILHO, 1946, p. 64). A produção de açúcar e aguardente seriam, conseqüentemente, afetadas. A segunda, com menor intensidade.

É importante notar que, em virtude da mineração, a maior parte dos negros, como se observará no capítulo 3, será direcionada para aquelas zonas, tornando quase que inoperáveis os engenhos nordestinos, uma vez que seus proprietários pagavam muito menos até então pelos seus escravos. Assim, em contrapartida, a aguardente passou a ser

produzida por senhores fluminenses que a usavam para a aquisição de escravos na África Centro-Occidental, sobretudo, em Angola.

Porém, segundo Pedro Calmon, o valor do negro na Costa da Mina custava ao traficante 3 rolos de tabaco “ordinário”, isto é, de terceira qualidade. No Brasil, por sua vez, o senhor de engenho podia pagar uma cifra elevadíssima, entre 150 e 200 cruzados. Se comparados os valores apresentados por Vianna Filho e Calmon, a situação seria ainda mais desfavorável ao senhor de engenho, pois o preço pago por este poderia aumentar mais de seis vezes (CALMON, 2002, p. 46).

Mesmo no fim do século XVIII, já com o declínio da exploração aurífera nas Minas Gerais, o tabaco continuaria a ter um grande valor e peso econômico para a capitania baiana. Segundo Verger in Figueirôa-Rêgo, citando instruções dadas ao Capitão-Geral da Bahia, em 1799, que diz: “o fumo do Brasil é tão necessário para se fazer o tráfico de negros quanto estes mesmos negros o são para a manutenção da América portuguesa” (*apud* FIGUEIRÔA-RÊGO, 2015, p; 93).

Júnia Furtado, ao analisar as relações de mútua dependência existentes entre Bahia e Costa da Mina, vale-se da afirmação de Pierre Verger concernente a esse tema, citando-o: “no terceiro ciclo de escravos, aquele da Mina, o tráfico de escravos não se fazia na Bahia seguindo o sistema clássico de viagens triangulares³⁸, mas na forma de trocas recíprocas³⁹ e complementares: tabaco contra escravos” (VERGER, *apud* FURTADO, 2014, p. 158).

Para que se tenha uma ideia do comércio negreiro entre o porto de Salvador e a Costa da Mina, Avanete Pereira de Sousa, estima em 10 embarcações, apenas no ano de 1750 (SOUSA, 2016, p. 107), o que representa uma cifra de 10 mil escravos, considerando-se a capacidade máxima de 1000 cativos por navio, o que constituía uma quantidade expressiva.

Mesmo no fim do século XVIII, já com o declínio da exploração aurífera nas Minas Gerais, o tabaco continuaria a ter um grande valor e peso econômico para a capitania

³⁸ No início do tráfico negreiro para o Brasil, a ilha de São Tomé fazia a ligação entre os fornecedores africanos e os traficantes portugueses que transportavam os negros para os portos da América lusa. Com o passar do tempo, essa parada em São Tomé tornou-se desnecessária, em virtude do comércio direto.

³⁹ Pierre Verger denominava essa modalidade comercial, que se deu entre a Bahia e o Golfo do Benim, entre os séculos XVII e XIX, de “fluxo e refluxo”, em virtude da regionalização do tabaco naquela capitania nordestina, o que permitiu desenvolver o comércio direto (*apud* MOURA, 2013, p. 161).

baiana. Segundo Verger in Figueirôa-Rêgo, citando instruções dadas ao Capitão-Geral da Bahia, em 1799, que diz: “o fumo do Brasil é tão necessário para se fazer o tráfico de negros quanto estes mesmos negros o são para a manutenção da América portuguesa” (*apud* FIGUERÔA-RÊGO, 2015, p; 93).

Um elemento interessante nas relações comerciais entre a Bahia e a Costa Ocidental da África era a confiança mútua, o que viabilizava, inclusive a concessão de créditos por parte dos baianos aos parceiros africanos. Isto se dava por meio da antecipação de mercadorias. Em contrapartida, concedia-se àqueles o direito de ir ao interior do continente buscar escravos para atender às necessidades dos brasileiros (SOUZA, 2016, p. 66).

Sem dúvida alguma, a maior parte das mercadorias mencionadas acima se referia ao fumo, pois como aponta Luiz Vianna Filho, os traficantes baianos chegaram a transacionar, na primeira metade das Setecentas, 300 mil arrobas daquela mercadoria, mas a de terceira qualidade, que era refugada na Bahia (FILHO, 1946, p. 27).

Vianna Filho observa mais adiante que “de tal modo se entrelaçaram as suas “mercadorias! – escravos sudaneses e tabaco – que a sorte de uma dependia do destino da outra (...)” (idem, p. 68). Os sudaneses eram oriundos da Costa do Ouro, na atualidade, corresponde à província de mesmo nome, em Gana. Na Bahia, como referido, eram denominados Mina.

Porém, se analisada a exportação durante todo o século XVIII, constatar-se-á a verdadeira importância do comércio bilateral do tabaco. Em 1410 viagens, realizadas a partir dos portos da Bahia e de Pernambuco, foram exportadas para a Costa da Mina 8.131.000 arrobas de tabaco. Como resultado, foram exportados para a Bahia e Pernambuco, no mesmo período, 575 mil escravos (ALENCASTRO, 2000, p. 324).

Foram diversos os comerciantes que promoveram seus interesses e os de outros habitantes da América portuguesa na Costa da Mina. Teodósio Rodrigues de Faria, Capitão de mar e guerra, comerciava escravos e fumo na Costa da Mina, entre 1740 e 1755. Morreu na Bahia, em 1757 (FIGUERÔA-RÊGO, 2015, p. 90). O fato de Faria pertencer a uma instituição oficial, isto é, a armada, e atuar como negociante não deve ser visto com estranheza pois, esta era prática comum dos oficiais régios da América portuguesa.

Um fato interessante sobre Faria foi o de que uma Carta Régia de 30 de outubro de 1741 ordenando que lhe fosse autorizada a saída de nau de que era capitão, de um porto não especificado, em direção à Bahia (API, 1886, p. 447). Pode-se inferir que daquele porto (Salvador) partiria para as praças na Mina, a fim de resgatar escravos. Em uma interpretação complementar, e dado os precedentes não seria exagerada, que aquele oficial e negociante contaria com prestígio perante a Coroa, o que explicaria a autorização recebida ter sido por meio de uma Carta Régia, e não por outro diploma legal.

Outro importante produto na pauta exportadora baiana para a Costa da Mina era, segundo Luiz Felipe de Alencastro, a cachaça. Este produto ocuparia o segundo lugar nas remessas, após o tabaco. Segundo ele: “(...) Da mesma forma que o tabaco e os escravos, a cachaça pertencia ao monopólio régio do reino de Daomé. Desde logo, só podia ser comerciada por intermédio do *Yowogã*, o Ministro do Comércio Exterior do Daomé (ALENCASTRO, 2000, p. 323).

Outro autor a aportar o gosto dos africanos do Golfo do Benim pelo destilado de cana-de-açúcar brasileiro é Russell-Wood. Observa ele: “O rum e a cachaça brasileiros eram muito apreciados na Baixa Guiné (...), e eram as alternativas preferidas ao vinho de palmeira e à cerveja locais ou ao vinho e conhaque de Portugal ou da Madeira. (...)” (RUSSELL-WOOD, 2010, p. 110).

As relações comerciais não eram consideradas importantes apenas para os homens de negócios da capitania da Bahia. A metrópole também nutria grande interesse em manter este relacionamento comercial, sobretudo no resgate de escravos. Cabe ressaltar acerca do comércio negreiro entre as duas regiões o fato de as autoridades lusitanas incentivarem os comerciantes baianos a financiarem a construção de navios destinados àquela Costa. Segundo Mathias, as razões seriam a crescente demanda nas regiões mineradoras, bem como a atuação fluminense no resgate de cativos em Angola (MATHIAS, 2012, p. 97).

A título de comparação, a coroa espanhola concedia o *asiento* ou licença para que se resgatasse negros e os enviasse às suas possessões americanas. Sua única viagem poderia, nas palavras de Clóvis Moura, “enriquecer o arrendatário”. Porém, o mesmo autor menciona apenas os séculos XVI e XVII, excluindo o XVIII (MOURA, 2013, p. 54). Porém, não se pode negligenciar o fato de que portugueses e brasileiros foram os maiores traficantes e

compradores de escravos em todo o continente americano, como ficará óbvio ao longo da presente análise.

Embora Minas Gerais fosse geograficamente mais próxima do Rio de Janeiro, seus comerciantes contribuíam significativamente para com a oferta de cativos, sobretudo da África centro-ocidental. Era da Costa da Mina, como será analisado no próximo capítulo, uma região com importantes jazidas de ouro, que provinham como escravos muitos de seus habitantes a especializarem-se na descoberta e exploração das lavras e minas.

Sendo o trato de escravos atividade essencial para ambos parceiros transatlânticos, é mister apresentar uma visão de seu funcionamento, descrita por Kabengele Munanga. O sociólogo assim elenca as cinco etapas do tráfico de escravos, a saber: 1) captura dos nativos no interior da África; 2) transferência para os portos na costa africana; 3) armazenamento nesses portos, onde aguardavam a chegada dos navios negreiros; 4) transporte para outros países nos referidos navios e; 5) armazenamento nos portos de desembarque, onde eram recuperados para serem vendidos (MUNANGA, 2016, p.81).

Sobre o estágio intermediário do tráfico, que vai além da simples espera, a historiadora Ynaê dos Santos apresenta comentário que complementa a descrição de Munanga. Segundo ela: “Quando passa a ser propriedade das elites africanas, os homens, mulheres e crianças capturados eram colocados em barracões onde deveriam esperar a negociação entre os chefes do local e os mercadores europeus (SANTOS, 2017, p. 137).

Observe-se que os escravos enviados ao Brasil, sobretudo à Bahia, entre 1693 e 1763, eram oriundos de diversas etnias, falantes de diversas línguas, como aça, fante, egba, iorubá, bem como árabe. Esses últimos, praticantes do islamismo (SILVA *apud* GUEDES, 2013, p. 60).

Segundo Daniel Domingues da Silva, baseando-se em informações do banco de dados *Voyages*, 47% dos escravos trazidos para as Américas entre 1501 e 1900 foram transportados por comerciantes luso-brasileiros (*idem*, p. 54). A tabela a seguir corrobora as afirmações do historiador.

Tabela 8 – Estimativa da participação luso-brasileira no tráfico negreiro entre 1501 e 1900

PERÍODO	SPAIN/ URUGUAY	PORTUGAL/ BRAZIL	GREAT BRITAIN	NETHERLANDS	U.S.A	FRANCE	DENMARK/ BALTIC	TOTALS
1501-1550	22.224	22.685	0	0	0	0	0	44.909
1551-1600	61.757	90.053	1.356	1.160	0	50	0	154.376
1601-1650	89.866	380.824	26.315	27.683	702	1.479	836	527.705
1651-1700	14.134	471.213	301.640	156.796	2.548	27.721	20.918	994.970
1701-1750	0	891.468	794.291	133.745	30.112	311.570	7.702	2.168.888
1751-1800	9.235	1.099.894	1.356.043	153.057	127.225	647.600	47.926	3.440.980
1801-1850	506.180	2.136.360	253.678	2.799	91.652	176.547	14.351	3.181.567
1851-1900	181.526	7.318	0	0	413	0	0	189.257
TOTALS	884.922	5.099.815	2.733.323	475.240	252.652	1.164.967	91.733	10.702.652

Fonte: <http://slavevoyages.org/assessment/estimates>. Visitado em: 29/06/2018

Considerando-se apenas o período que se estende entre 1651 e 1800, pode-se constatar uma predominância baiana face aos fluminenses, o que poderia ser resultado da maior entrada de minas em Salvador e da preferência por estes, no contexto minerador na região sudeste e sul do Estado do Brasil. No capítulo seguinte é apresentada tabela contendo informações mais precisas sobre este aspecto. Importa, no momento, o fluxo de cativos desembarcados no Rio e em Salvador, objeto da tabela 4.

Tabela 9 – Tráfico de escravos para o Brasil – Portos de desembarque específicos (1651-1800)

PERÍODO	PORTO DA BAHIA	PORTO DO SUDESTE (RIO DE JANEIRO)
1651-1700	60.574	42.402
1701-1750	416.045	281.461
1751-1800	141.394	166.064
TOTAL	618.013	489.927

Fonte: <http://slavevoyages.org/assessment/estimates>

As informações acima apresentadas dão uma dimensão da competição entre os dois principais portos da colônia lusitana na América com relação ao tráfico negreiro. A referida situação levará, mais adiante, a um acirramento da disputa por influência política entre Salvador e Rio de Janeiro pelo controle das rotas comerciais. Afinal, o comércio representava uma fonte de poder durante esse período, sobretudo o comércio de escravos, não pelos dividendos que aportava, mas por viabilizar o funcionamento da economia colonial. Neste contexto e em virtude de disputa entre comerciantes de escravos do Rio de Janeiro e Bahia, D. João de Lencastre, então vice-rei do Estado do Brasil (1694-1702) e Vasco Fernandes

tomaram parte em favor dos baianos, perante o Conselho Ultramarino. A razão era muito simples: os comerciantes soteropolitanos tinham o tabaco, cuja importância já foi ressaltada. Os fluminenses, não. Fernandes, inclusive, permitiu a construção da Fortaleza de Ajudá, em 1721 (FRAGOSO ; GOUVÊA, 2014, p. 35).

Uma característica peculiar dos traficantes luso-brasileiros, de acordo com Klein e Luna, era o fato de fazerem uso de marinheiros escravos, principalmente nas rotas atlânticas. Certamente que a razão era que os africanos conheciam bem a Costa, mas, também, devido o seu conhecimento das línguas e costumes locais. O comércio empreendido por negociantes baianos e do Rio de Janeiro, dava a dimensão da marinha mercante luso-brasileira à época, denominada por Klein e Luna como “poderosa” (KLEIN & LUNA, 2010, p. 76). Ressalte-se que esse comércio era direto, sem a mediação metropolitana. Embora não intermediasse o comércio, nas alfândegas da América portuguesa cobrassem direitos aduaneiros, rendendo divisas à coroa.

Com o avançar do século XVIII, as relações entre a Bahia e a Costa da Mina adquiriam novo perfil. Se até a segunda década desse século o produto mais solicitado pelos africanos era o tabaco, agora, com as minas auríferas, os parceiros locais dos baianos também começaram a pedir ouro como meio de pagamento pelos escravos. Interesses e conexões baianas na região inviabilizavam a entrada de outros concorrentes brasileiros, inclusive fluminenses. Com a crescente demanda por cativos, mais negros do Golfo do Benim foram enviados à Bahia e, em seguida, às regiões mineradoras, a fim de trabalharem as lavras (idem, p. 170-171). O tema das Minas Gerais será tratado no próximo capítulo.

Porém, as relações entre a capitania da Bahia e a Costa da Mina não estavam somente assentadas no intercâmbio comercial, adquirindo um elevado patamar nos intercâmbios culturais. Da mesma forma que os escravos produziam no Brasil para que se comprassem mais cativos, as transações mercantis aproximaram culturalmente as duas margens do Atlântico, fazendo com que se tornasse cada vez mais intensas o predomínio baiano no comércio com aquela região.

2.3 As relações culturais e seu impacto no comércio de escravos

Neste tópico será analisado o impacto dos contatos e interações culturais entre a Bahia e a Costa da Mina, mais especificamente nas relações entre Salvador e o reino do

Daomé, entre 1693 e 1763, embora essas tenham se prolongado até meados do século XIX. O Oceano Atlântico foi, nesse sentido, a ponte entre desses dois mundos. Roquinaldo Ferreira usa o conceito de “comunidade Atlântica, criado por Law e Mann, a fim de demonstrar os laços culturais e comerciais existentes entre a Bahia e o Golfo de Benim. Assevera ele:

“(...) the slave trade between Bahia and West Africa was characterized by highly fluid cross-cultural communities that grew out of the key role played by culturally mixed individuals – mostly merchants – who formed transatlantic connections between Bahia and the Bight of Benim (...)” (FERREIRA, 2014, p. 10).

Carlos Mathias vai ao encontro do que Ferreira apresenta, assinalando a existência de uma “economia atlântica”, descentralizada e dinâmica, sem o controle efetivo por parte das autoridades metropolitanas. O ouro desempenhava papel fundamental nessa economia. O referido historiador observa a esse respeito: “(...) a dinâmica desse mundo atlântico, notadamente a conexão entre a América lusa e o continente africano, facultaria aos traficantes de escravos e homens de negócio a hegemonia dentro do espaço econômico em apreço(...)” (MATHIAS, 2012, p. 80-81).

O aporte dos lançados na construção de alianças foi estratégia essencial para que tanto a Coroa lusitana quanto os comerciantes luso-brasileiros obtivessem privilégios econômicos junto a seus parceiros africanos. Denominava-se lançados os indivíduos de origem portuguesa, nascidos na metrópole ou de origem luso-brasileira que se tornaram culturalmente africanizados, através do casamento com mulheres locais. A esse respeito, Disney observa: “Lançados *were expected to conform to the local laws and customs. Most settled down with their African women, whom they married in accordance with traditional tribal rites (...)*” (DISNEY, 2009b, p. 52).

O citado autor menciona o fato de a variante do português falada por aqueles indivíduos ter se tornado a língua comercial da África Ocidental. Disney assevera: “Lançados *clung tenaciously to such symbols of European identity as muskats, swords and hats; but they spoke the local dialects fluently, and their food and everyday lifestyle was largely African (...)*” (*ibid*).

Um aspecto importante sobre os lançados é a razão que os levaram a estabelecer-se na África: busca pela prosperidade econômica e riqueza, mas também haviam aqueles que fugiam de perseguições religiosas. Concernente a este tema, Regiane Mattos comenta:

“Cansados das proibições e dificuldades referentes ao comércio, impostas por Portugal, os lançados aproximaram-se dos reis e chefes africanos e receberam pequenos pedaços de terra para construírem moradia e depósitos. (...)” (MATTOS, 2016, p. 70).

Roquinaldo Ferreira também aborda a questão dos lançados, mas chamando a atenção para o fato daqueles, mesmo com a autorização régia para comerciarem com a África, ignorarem os interesses da Coroa em proveito próprio. Afirma o autor:

“Além da formação de comunidades mercantis locais, cujos interesses comerciais muitas vezes superavam lealdades régias, a crescente integração de circuitos mercantis transoceânicos diminuía a centralidade de Lisboa no comércio ultramarino. (...)” (FERREIRA, 2010, p. 205-206).

Acerca dessas comunidades, um elemento importante a se considerar foi a formação de cidades negras e mestiças, como aponta Elekia Mbokolo, em volta de feitorias e fortalezas europeias, que facilitava o comércio e a troca cultural (*apud* BONZATTO, 2011, p. 119). Essa mestiçagem, ressalte-se, era biológica, mas também cultural. Outro autor a analisar o grupo dos Lançados é B. A. Ogot. Ele descreve da seguinte forma o trânsito daqueles indivíduos nestes dois mundos diversos:

“Nas costas africanas, os lançados originaram um novo grupo sociocultural. Falando a língua portuguesa, vestiam-se à moda europeia, moravam em casas retangulares de paredes brancas e com varandas, entretanto, aceitavam os costumes africanos, até mesmo as tatuagens e as marcas étnicas(...)” (OGOT, 2010, p. 469).

Kabenguele definirá esse processo de integração às culturas e tradições locais como aculturação (MUNANGA, 2016, p. 96). Por sua vez, Marina de Mello Souza o definirá como hibridização cultural, pois em sua visão, o produto das interações desses dois povos tão diversos, gerará algo novo (SOUZA, 2016, p. 110).

Esses indivíduos foram essenciais para que as relações comerciais e culturais entre a Bahia e o Daomé fossem tão próximas e mutuamente profícuas. John Russell-Wood apresenta breve panorama destas relações. Escreve ele:

“O caso brasileiro apresenta perspectivas que podem contribuir para essa discussão. Tão próximas eram as ligações humanas, políticas, comerciais e

culturais entre Salvador e o Reino do Daomé e a Enseada do Benim - certamente tão próximas quanto as de Salvador e Jacobina, sem falar em Fortaleza - que a África Ocidental poderia ser considerada parte do interior de Salvador.” (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 143).

Importante citar que embora Angola fosse mais próxima da Bahia, cerca de quarenta dias, a relação tabaco e escravo era o que tornava as relações bilaterais entre Salvador e Costa da Mina tão intensas, como apontado por Russell-Wood. Klein e Luna vão ao encontro dessa percepção, afirmando: “A ligação Bahia-Benin foi intensa e envolveu a movimentação de pessoas, mercadorias e até mesmo de ideias no Atlântico Sul” (KLEIN & LUNA, 2010, p. 171).

O comércio do Daomé com a Bahia era tão relevante que, em 1725, o Rei daomeano solicitou a Portugal que construísse fortalezas em Jaquim e Ajudá. Já em 1732, aquele soberano pediu exclusividade no comércio com os portugueses (FILHO, 1946, p. 69). O historiador Nina Rodrigues dá a dimensão precisa sobre a profundidade das relações bilaterais entre Bahia e Daomé, apontando: “Tão grandes e íntimas foram as relações comerciais de Whydah com a Bahia que chefes de casas comerciais desta cidade chegavam a receber distinções honoríficas do governo do Dahomey” (RODRIGUES, 2010, p. 115).

Ao discutir o relevo que aqueles comerciantes tinham no reino de Daomé, Rodrigues, citando Hagen, dá conta de títulos recebidos por aqueles homens de negócios, sem os quais era impossível transitar e transacionar com o mencionado reino. O autor cita:

“Antes de fazer uma viagem, o Europeu deve sempre ter o cuidado de munir-se duma insígnia especial pertencente a um grande chefe ou ao próprio rei. Assim, no Dahomey, o livre percurso só é concedido ao Branco que leva consigo a bengala de Chachá. É assim que se chama o chefe encarregado das relações dos estrangeiros com o rei do país (...).” (*ibid*).

Cumprido apontar que estes desdobramentos foram resultado do incremento dos contatos culturais, mas também do fator mineração, que ocasionaram a intensificação do comércio. Esta afirmação pode ser confirmada ao se observar o número de viagens realizadas entre a Bahia e os portos da Costa dos Escravos (Costa da Mina). Entre 1681 e 1685 onze navios carregados com tabaco visitaram o porto de Ajudá, ao passo que entre 1700 e 1710 este número mais do que decuplicou, alcançando 114 (BOXER, 1969, p. 173). Quando se observa a média anual, esta salta de 2,75 no primeiro período, para 11,4, no

segundo período, demonstrando a intensificação dos fluxos mercantis entre as duas margens do Atlântico.

A língua portuguesa, como mencionado anteriormente, desempenhou papel muito importante nas relações comerciais entre o Brasil e a Costa da Mina, sendo falada, não apenas pelos lançados e por parceiros locais, mas por outros africanos que negociavam com os luso-brasileiros naquela Costa. Portugueses, sobretudo, os baianos, tinham a primazia comercial (SOUZA, 2016, p. 59). Línguas africanas, como *fongbe* ou *daomegbe*⁴⁰ (Daomé) e iorubá foram importantes, também, nas trocas comerciais, não sendo, portanto, mutuamente excludentes em relação à portuguesa.

As frequentes interações entre comerciantes e chefes africanos ou seus representantes, implicavam na elaboração de códigos de conduta que pautavam as negociações. Estas “envolviam várias etapas, eram lentas e com gestos cheios de significados simbólicos (...)” (*ibid*). A referida descrição constitui um exemplo claro de diplomacia, não em seu aspecto institucional, mas em seu sentido amplo, significando aqui a capacidade de interagir com o diferente e obter dele benefícios comerciais duradouros. A cultura, especificamente nesse momento, exerceu papel de ponte e não de barreira às transações entre os diferentes atores envolvidos no processo.

Mais adiante em sua obra, Marina de Mello Souza descreve os laços entre baianos e africanos do Golfo do Benin, que foram possibilitados pelo comércio negreiro. Assevera a historiadora:

“Em vários portos dessa costa formaram-se comunidades mestiças, nem tanto racialmente, mas culturalmente, de africanos e baianos. Além dos comerciantes baianos e seus representantes, ex-escravos que voltaram para a África depois de reconquistada a liberdade também trouxeram os conhecimentos e os hábitos que adquiriram durante o cativeiro e que incorporaram em sua vida. Assentando moradia uns perto dos outros, esses baianos e africanos abasileirados se agruparam em torno dos mais poderosos: os grandes traficantes, amigos dos chefes africanos, de quem obtinham os escravos. (...)” (*idem*, p. 67).

Convém observar que, embora o fenômeno dos “retornados” tenha tido maior intensidade no século XIX, este também ocorreu na centúria anterior. Deve-se sempre ter presente que o sistema escravista brasileiro possibilitou a muitos escravos comprarem sua

⁴⁰ O termo designa a língua do povo fon. O mesmo aplica-se ao daomegbe, já que os daomeanos são fons.

alforria, e, conseqüentemente, muitos retornaram à África ou permaneceram no Brasil, e alguns atuarem no comércio de escravos. Estes poderiam ser chamados de lançados africanos, pois, conhecendo a cultura e a língua portuguesa, poderiam atuar como intermediários entre seus pares oeste-africanos e comerciantes baianos.

A densidade do relacionamento descrita acima, demonstra-se pelo financiamento e gerenciamento da Fortaleza de São João de Ajudá por comerciantes baianos. A partir de lá, na década de 1730, foram exportados entre 10 mil e 12 mil escravos para a Bahia, sobretudo iorubás, geges e akans (DISNEY, 2009b, p. 65).

Em 1731, o conde de Sabugosa – Vasco Fernandes César de Meneses, vice-rei do Estado do Brasil - reconheceria, segundo Charles Boxer, a completa dependência da colônia dos escravos oriundos dos portos da África Ocidental, sobretudo a partir do porto de Ajudá. A cifra apontada por Viana Filho era, de acordo com Meneses, insuficiente, já que os cativos eram muito requisitados nas minas e nas plantações (BOXER, 1969, p. 173).

Note-se que a dita densidade verificava-se, também, no contrabando feito no porto de Ajudá. Segundo Russell-Wood, produtos contrabandeados da Bahia eram adquiridos pelos holandeses na Mina, ao passo que esses forneciam produtos europeus aos baianos, indo de encontro ao exclusivo colonial, o que “enfurecia a Coroa” (RUSSELL-WOOD, 2016, p. 192). Essa questão, aliás, preocupava a Coroa. Em 25 de maio de 1731, da metrópole se envia ao vice-rei do Brasil uma Provisão⁴¹ tratando da extração de ouro, moeda, tabaco e outros produtos proibidos que eram embarcados nos portos brasileiros, com destino à “Costa da Mina e da África” (API, 1886, p. 383).

Outro fato que demonstra a importância dos laços baiano-daomeanos foi a solicitação feita ao Conde de Sabugosa para que se erguesse uma fortificação no porto de Jaquim, a fim de dinamizar, ainda mais, as trocas comerciais. Porém, o vice-rei não levou a termo o pedido, em virtude de grandes distúrbios naquele porto, provocados pela anexação do mesmo pelo Daomé (FILHO, 1946, p. 69).

Muito embora a expansão do Daomé ou de Oió fosse positiva do ponto de vista da oferta de cativos à América portuguesa, esta tornava difícil, em maior ou menor medida, a

⁴¹ “enviando ao Governador uma Lei impressa, providenciando sobre a frequente extração de ouro, e moeda, tabaco fino, alguma outra fazenda ou generos prohibidos, que se costumava fazer nas embarcações, que dos portos deste Estado navegavam para a Costa da Mina e da África”.

abertura de novos portos negreiros, pois os daomeanos, como já apontado, queriam o monopólio do tráfico para a Bahia. Devido à instabilidade política, seria mais fácil abrir um novo porto do que mantê-lo operacional. A década de 50 do século XVIII foi, portanto, um período conturbado para o tráfico, afetando, também, o tráfico interno (SILVA JR., 2017, p. 15).

Vianna Filho menciona o caso de João de Oliveira, comerciante baiano que atuava no Golfo de Benim anos antes, na década de 1730. Este, além de financiar a construção de dois portos na Costa da Mina, patrocinava, ainda, guerras entre os reinos vizinhos, a fim de beneficiar o mercado da Bahia, com o fornecimento de escravos (idem, p. 71). Convém ressaltar que, à despeito do que determinava Provisão de 16 de Fevereiro de 1720, que proibía os navios de comerciar com os portos da Costa da Mina e de carregar pólvora e armas, muitos comerciantes baianos, a exemplo de João Oliveira, violavam as determinações régias (API, 1886, p. 279).

Porém, a partir da década de 40 do século XVIII as tensões entre europeus e daomeanos abalariam os laços destes com os portugueses e baianos, tendo, mesmo, a fortaleza de São Batista de Ajudá sido atacado em 1743. Esta ação daomeana deu-se em face da tentativa do vice-rei do Brasil ter tentado intervir no fluxo de navios baianos que entravam em Ajudá, a fim de aumentar os “retornos” comerciais, o que, inevitavelmente, desagradou o soberano de Daomé (DISNEY, 2009b, p. 65).

O conde de Galveas, citado por Vianna Filho, analisa o novo *modus operandis* do reino de Daomé: “Este Régulo, depois que se fez Senhor dos portos de Jaquem e de Apê [Apa] somente se governa pelo que lhe inspire seu ânimo bárbaro e feroz de querer que as fortalezas Francesas e Inglesas vivam em uma grande consternação (idem, p. 70).

Convém apontar, a título de curiosidade, mas que demonstra a vaidade dos soberanos daomeanos o fato destes terem o prazer de mostrar o quão ricos e poderosos eram, organizando longos desfiles, para exibir suas centenas de esposas, vestindo-se elegantemente, com braceletes de prata. Aproveitava, ainda, para retirar de seus depósitos, todos os artigos de luxo que possuíam (SILVA, 2008, p. 91). A ideia por trás destes desfiles era impressionar seus interlocutores e parceiros comerciais estrangeiros.

O poderio do rei de Daomé se faria sentir, igualmente, em sua tentativa de ingerir na escolha do diretor da fortaleza de São João. O beneficiado seria Francisco Nunes Pereira que, após o fracasso em assumir o controle da dita fortificação, fora condenado pelo Tribunal da Relação da Bahia, em 1746, e de lá enviado para cumprir pena em Benguela. A fortaleza foi, depois de algum tempo, reconstruída, pois era de interesse de ambas as partes. Contudo, o comportamento arrogante do rei de Daomé persistiria, obrigando aos enviados da Coroa a deslocarem-se 40 léguas, no interior do reino, a fim de lhe saudarem. (FILHO, 1946, p. 70).

Após o período conturbado nas relações bilaterais, e com o objetivo de garantir o monopólio no fornecimento de escravos ao Brasil, o rei daomeano enviou três embaixadores à Bahia, dois dos quais no século XVIII, nos anos de 1750 e 1795 (ALBUQUERQUE & FRAGA, 2006, p. 28). Esta meta, porém, não foi alcançada, pois tanto a Coroa, como oficiais régios na Bahia não poderiam restringir o comércio de escravizados a apenas um parceiro comercial.

João Figuerôa-Rêgo nota que após a embaixada de 1750, os comerciantes baianos passaram a visitar outros portos na região, sem se deterem em Ajudá, o que irritou muito o monarca daquela praça. Como represália, o diretor da fortaleza de São João Batista, Teodósio da Costa, foi intimado pelo monarca daomeano, em 1759, a deixar a mencionada fortificação e regressar à Bahia (FIGUERÔA-RÊGO, 2015, p. 90).

Um fator que pode ter contribuído para essa expulsão de Teodósio foi o contato que ele fez com o já citado João de Oliveira, em 1758, acerca do comércio de escravos em Porto Novo, e suas respectivas vantagens para a América portuguesa. Oliveira, inclusive, teria atuado como “intermediário cultural e comercial” entre o diretor de Ajudá e o régulo de Porto Novo (SILVA JR, 2017, p. 19). Embora o comércio de Porto Novo pudesse representar uma alternativa aos comerciantes baianos, seus resultados só começaram a aparecerem, segundo o autor, a partir de 1770, período que extrapola o marco temporal dessa dissertação. Oliveira será novamente citado no capítulo subsequente.

Um fator anterior a ser considerado foi a ordem dada por marquês de Pombal, em 1756, de limitar por navio 3 mil rolos de tabaco, quando fossem negociar na Costa da Mina, bem como a proibição de que o resgate de escravos naquela costa não fosse efetuado, simultaneamente, por dois barcos, tendo por objetivo manter a relação tabaco/escravo favorável aos interesses comerciais da metrópole/Estado do Brasil (idem, p. 13). Essa

medida, igualmente, irritava ao monarca daomeano, pois reduzia o preço de sua mercadoria mais valiosa, o escravo.

Mencione-se que a mudança de atitude dos comerciantes baianos inseriu-se no contexto da Provisão de 30 de março de 1756, que informava ao governador da Bahia que o resgate de escravos poderia ser feito por todos aqueles que o desejassem, tanto na Costa da Mina, como nas demais áreas do continente africano, o que teria levado os comerciantes a buscarem escravos mais baratos, reduzindo o poder de barganha do rei daomeano (API, 1886, p. 557).

Apesar de eventuais distensões, que ocorrem entre parceiros comerciais, onde há interesses em jogo, o comércio manteve-se intenso, sobretudo graças ao ouro extraído nas regiões mineradoras. Russell-Wood demonstra que ao longo do século XVIII, dos mais de 1,4 milhão de escravos que entraram no Brasil, 32% eram oriundos do Golfo do Benim (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 250). Esse número expressivo é fruto da relação ouro/escravo, que começou no fim do século XVII e prosseguiu no seguinte. A dita relação demonstra que para haver ouro tinha que haver escravos, e que no Golfo do Benim, para se resgatar escravos na maior parte dos casos era preciso haver ouro.

Ynaê dos Santos explica que durante o ciclo da mineração, havia a preferência, por parte dos senhores de escravos, pelos cativos da Costa da Mina, pois aqueles teriam habilidades com o manuseio do ferro, o que contribuiria para a extração e fundição do ouro (SANTOS, 2017, p. 173). O tema da mineração e sua relação com o aumento expressivo do número de escravos importados por comerciantes baianos para trabalharem nas minas é por demais relevante, e portanto, será discutido no próximo capítulo.

O período entre 1693 e 1763 representou momento de dinamismo e fortalecimento dos laços comerciais e culturais entre a Bahia e o Golfo do Benim, fosse pela presença de lançados nos diversos portos da região, sobretudo o de Ajudá, fosse pelas inúmeras missões comerciais baianas àquele Golfo, levando tabaco, cachaça, ouro, entre outros produtos, e retornando com escravos.

Como visto ao longo deste capítulo, os estados do golfo do Benim transformaram-se social e economicamente, atingindo seu apogeu e declínio graças ao comércio de escravos. Os comerciantes baianos, como analisado, desempenharam papel importante nesse

desdobramento de acontecimentos, tanto no período em apreço, como em subsequentes. Como foi asseverado anteriormente, o destino de um refletia no do outro, o que demonstra a interdependência. O fator cultural, não pode ser dissociado dessa realidade.

CAPÍTULO 3 OS COMERCIANTES BAIANOS E A EXPLORAÇÃO AURÍFERA NAS MINAS GERAIS (1693-1763).

Com a descoberta das jazidas de metais preciosos, ocorrida a partir de 1693 no interior do território americano, a realidade econômica, comercial, administrativa e social da América portuguesa passará por grandes transformações. O ouro não foi apenas um ciclo de produção e exportação, foi, sobretudo, um vetor de integração do território colonial. Representou, igualmente, a ocupação do interior da colônia, deslocando o seu principal eixo de produção de riqueza, alterando significativamente as relações mercantis. O presente capítulo analisará o papel que os mercadores baianos desempenharam no fornecimento de escravos às regiões mineradoras, o comércio interno de escravos, bem como a importância do ouro para a obtenção de mão de obra em territórios africanos.

3.1 A exploração aurífera e a demanda por mão de obra escrava

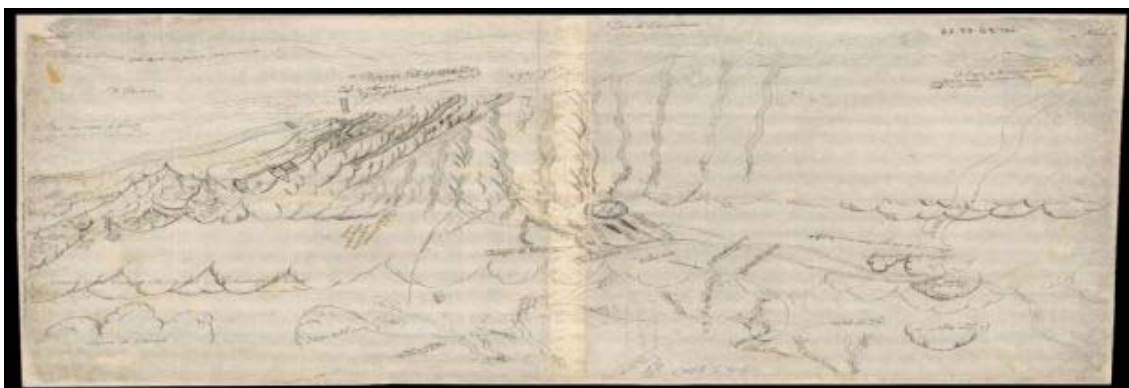


Figura 7 - Mapa de parte de Minas Gerais, século XVIII, autor anônimo
Fonte: Biblioteca Nacional Digital - <https://goo.gl/noM3G2>

Os ciclos econômicos⁴² no Brasil colonial dependerem do trabalho compulsório dos negros, que além dos braços e pernas, aportaram valiosos conhecimentos sobre a produção. No caso aurífero, objeto desta análise, a contribuição com o *savoir faire*, foi ainda mais expressiva. Porém, como será apontado ao longo do texto, houve outras variáveis nem sempre explícitas a priori, que influenciariam a produção aurífera e o povoamento de regiões relacionadas à mineração, sobretudo de escravos.

O primeiro aspecto a ser analisado (e quiçá o mais importante) é a seleção da mão de obra que iria atuar nas lavras, exclusivamente ligada à escravidão africana que foi sempre a

⁴² Momento de predomínio de uma atividade econômica face a outra, não implicando exclusividade, mas, sim, oscilação na demanda internacional de um determinado produto, em um período específico.

hegemônica. Os negros eram identificados pela sua procedência, se do Congo, Angola ou da Costa da Mina e a opção pelos mesmos dependeria de que tipo de tarefa seria desempenhada pelo escravo, se doméstica, comercial ou mineradora.

Tendo em vista que a contribuição africana – do ponto de vista técnico e não do voluntarismo e nem tampouco do assalariamento – já foi analisada no capítulo I, este tema cederá espaço para o elemento minerador do trabalho⁴³. Neste campo, os escravos denominados “minas” foram senhores quase absolutos da exploração das jazidas.

A preferência pelos escravos “minas” consistia em seu largo conhecimento técnico acerca da extração mineral, metalurgia e fundição. Áreas intrinsecamente ligadas e cujos conhecimentos não detinham nem brasílicos⁴⁴, nem portugueses e tampouco indígenas. O desconhecimento lusitano era tão evidente nesse particular, que eles atribuíam a obtenção do ouro a poderes mágicos e à sorte, e não ao conhecimento técnico. Segundo alguns historiadores, havia uma crença popular na época de que a sorte poderia ser alcançada com o concubinato com uma negra daquela região africana (PAIVA; ANASTASIA, 2002, p. 187).

O termo Costa da Mina, cabe recordar, era uma definição geográfica, que abrangia diferentes estados oeste-africanos, como visto no capítulo anterior, cujas etnias eram diversas, tanto em costumes, como em conhecimentos, mas que foram definidas, por um longo tempo, de forma genérica, como “minas”. Os *acãs*, por exemplo, eram um dos povos que compunham esse arranjo multiétnico. Era um grupo étnico majoritário na atual Gana, de origem litorânea, mas que passou a habitar as regiões de floresta a partir do século XIII. Extraíam e comerciavam ouro de aluvião, além de escravos com comerciantes europeus, sobretudo portugueses (LOPES; MACEDO, 2017, p. 24).

O segundo aspecto a ser considerado é o papel desempenhado por lançados, tangomaus⁴⁵, pombeiros⁴⁶ e comerciantes baianos, mas não somente, no relacionamento com os chefes e reis locais, possibilitando o conhecimento adequado da especialidade técnica de cada grupo trazido para o Brasil para lavrarem as minas auríferas e de metais

⁴³ Descoberta e exploração das minas de metais preciosos.

⁴⁴ Termo empregado por Luiz Felipe de Alencastro para se referir aos colonos da América portuguesa, tendo em vista seu uso a partir do século XVII (ALENCASTRO, 2000, p. 28).

⁴⁵ No período colonial, designava o traficante de escravos. (idem, p. 284)

⁴⁶ Negociantes ou emissários que cruzavam os sertões africanos, intermediando o tráfico negreiro entre os chefes locais e os traficantes. Vem do quimbundo e pode significar tanto mensageiro como espião (idem, p. 242).

preciosos, sobretudo os diamantes. Recorde-se que a Fortaleza de São Jorge da Mina, construída em 1482, foi essencial para se iniciar os contatos entre o mundo europeu e o africano. O papel dos lançados foi analisado no capítulo anterior (tópico 2.3), não sendo, portanto, necessário aprofundar no presente tópico.

Com o passar do tempo e o aumento da importância do Estado do Brasil no âmbito do império português, comerciantes baianos começaram a transacionar e residir nas regiões onde tinham interesse, o que possibilitou maior conhecimento sobre os povos em questão, assim como suas tecnologias. Esse fato, mencione-se, facilitará a escolha e o direcionamento da mão de obra a ser alocada nas zonas auríferas. Assim, os comerciantes de Salvador lucravam duplamente: externa e internamente. Externamente, ganhavam com a troca de produtos por escravos, como visto no capítulo 2. Internamente, beneficiavam-se pelo elevado valor dos negros, cada vez mais requisitados para o trabalho minerador. A tabela 1, do tópico 3.2 aponta o referido valor por volta de 1710, de acordo com o perfil de cada cativo.

Dado relevante da crescente demanda por negros na mineração foi o salto expressivo do número de escravos e negros livres, entre 1710 e 1750, de 20 mil para 249 mil. Já o número de brancos aumentou de 20 mil para 71 mil em igual período (LUNA; KLEIN, 2010, p. 50). Com esse grande contingente populacional oriundo sobretudo da importação de escravos, e não de um aumento da taxa de natalidade em território brasileiro, vieram diversas técnicas de se lavar o ouro, dentre as quais destaca-se a bateia⁴⁷, cuja introdução no Brasil teria sido atribuída aos cativos da Costa da Mina (PRIORE, 2016, p. 112).

Daquela região foram trazidas, também, técnicas de extrair o ouro de aluvião e de escavar as minas, tendo em vista o natural esgotamento aurífero no leito dos rios e a necessidade de retirar ouro de áreas cada vez mais profundas, iniciado a partir da década de 1760. Além dos *acãs*, populações *hauçás*, da cidade-estado Zamfara⁴⁸ somaram-se a diversos outros grupos étnicos nas zonas auríferas e diamantinas em Minas Gerais no período em apreço (SILVA, 2011, p. 816).

No caso dos *acãs*, um fato interessante a se notar é a participação das mulheres. Estas atuavam desde a prospecção até a lavagem das pepitas de ouro (ANASTASIA; PAIVA,

⁴⁷ Esse instrumento media por volta de 0,5 metro e era feito de pau-cedro.

⁴⁸ Uma das quatro cidades-estados *hauçás*.

2002, p. 189). Assim, o misticismo acerca da negra mina, como elencado anteriormente, significaria a perícia feminina em auxílio às atividades mineradoras, ou, ainda, transferência do mérito da descoberta e exploração do ouro para os homens. Mito, portanto, era conveniente àquelas, o que poderia tornar seu preço mais elevado.

Outro grupo étnico de relevo foi o iorubá, que no Brasil compunha o arranjo dos “minas”, embora fossem identificados como nagôs. Especialistas em metalurgia e ourivesaria, foram essenciais no fabrico de diversos instrumentos para a mineração, bem como na fabricação de joias. Uma característica que identificava os iorubanos era a devoção a Ogun e a Iemanjá, senhor do ferro e dos metais e senhora do ouro e prata, respectivamente (PAIVA; ANASTASIA, 2002, p. 189).

Convém observar que além de “minas”, africanos do Congo, Angola, Senegal, Gâmbia, dentre outras regiões, formaram enorme contingente de escravos mineradores. Eduardo Paiva, Carla Anastasia e Mary Del Priore atribuem uma predominância dos “minas” nas zonas mineradoras. Alberto da Costa e Silva, porém, afirma que angolas e congos eram predominantes. Segundo Priore, 40 por cento dos escravos eram da Costa da Mina. Seja como for, as técnicas e os conhecimentos foram fundamentais para o sucesso do ciclo aurífero-diamantino.

Como exemplo do dito contributo demográfico e tecnológico, pode-se citar o aumento progressivo da quantidade de ouro garimpado entre 1700 e 1744, que saltou de duas toneladas para 10 toneladas. Considerando-se a época, e os instrumentos rudimentares utilizados⁴⁹, este montante não é insignificante (MATHIAS, 2012, p. 310). Contudo, a julgar pelo grande contingente de escravos que lavraram as minas no período, pode-se inferir que a produção fora ainda maior. Estes valores representariam simplesmente cifras oficiais, excluindo o descaminho⁵⁰, que foi bastante elevado.

Apenas por reforçar o argumento anterior, os contratadores responsáveis pela produção diamantina, não raro usavam quantidades de escravos muito além do permitido

⁴⁹ Como em qualquer atividade econômica, a capacidade técnica por si só, embora contribua, não é o suficiente. Os instrumentos formam parte essencial do processo produtivo.

⁵⁰ Embora a historiografia consultada adote o termo “contrabando”, a legislação do período em apreço, utiliza a terminologia descaminho. Ressalte-se que os termos não são sinônimos. O primeiro refere-se à importação ou à exportação de mercadoria. Já o descaminho refere-se à transação comercial de um determinado produto lícito, mas sem o pagamento de impostos, como o caso do açúcar e do ouro, no Brasil colonial.

para minerar estas pedras preciosas. Ao invés de 500, como era permitido, empregavam 4000 cativos (FILHO, 1985, p. 18). Normalmente, os contratos duravam quatro anos, o que permitia, violando a regra, exaurir as jazidas antes do término do contrato. Como consequência, houve sempre grande demanda por trabalhadores compulsórios, explicando a desproporção entre negros e brancos elencada anteriormente.

Contudo, deve-se considerar que o número de escravos por plantel era menor na mineração do que aquele empregado na cultura do açúcar. Júnia Furtado aponta que 26, possuíam entre 6 e 20. Apenas 8 planteis contavam com mais de 60 escravos (FURTADO, 2006, p. 249).

A esse respeito, não raro, autoridades burlavam, igualmente, a limitação imposta à entrada de cativos nas Minas Gerais. Um indício da prevalência do interesse privado de alguns oficiais régios em detrimento dos interesses da Coroa e do bem comum, D. Fernando Martins Mascarenhas de Lencastre, governador da capitania do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas do Ouro, é um dos muitos exemplos. Ele fora acusado de violar em 1704 o Alvará que impunha a cota de 200 escravos que entrava nas zonas auríferas. Como resposta, alegou que a referida cota se referiria a negros de Angola e não da Costa da Mina. Demitiu, ainda, o corretor de escravos, oficial responsável por implementar o dito controle (ROMEIRO, 2017, p. 207).

João da Costa da Afonseca, ouvidor do Rio de Janeiro, assim descreve a participação de Lencastre no negócio dos escravos: “nas compras dos negros, se há tão absoluto que chegou por vezes mandar pessoas de sua casa e fora dela escolhê-los à Alfândega estando para se despachar” (idem, p. 208).

A coroa, insatisfeita, editou duas Cartas Régias, uma de 17 de Julho de 1706⁵¹, em que recomendava o cumprimento do Alvará e, a segunda, datada de 19 de Janeiro de 1709⁵², em que ordena a recondução do corretor a seu cargo.

Com a descoberta de diamante em 1729, no arraial do Tijuco, houve a necessidade de aumentar o controle sobre as lavras e sobre o fluxo de pessoas – escravos, livres e

⁵¹ “recomendando a infalível execução do Alvará que proibia que fossem mais de 200 escravos para as Minas.” (API, 1883, p. 194)

⁵² “mandando restituir Rodrigo de Mendonça ao seu Ofício de Corretor dos 200 escravos, que se permitira que passassem para as Minas.” (idem, p. 206)

libertos – que queriam atuar naquela área. Criou-se, então, em 1734, a Intendência dos Diamantes, composta por um intendente e respectiva oficialidade, além de escrivão, fiscal e dois meirinhos (FILHO, 1985, p. 18). Nesse mesmo período foi criado o Distrito Diamantino, cujo objetivo principal eram garantir o monopólio régio da exploração, além de controlar a produção daquelas pedras preciosas, mantendo o seu preço elevado no mercado internacional (MESGRAVIS, 2017, p. 89).

Um terceiro fator que contribuiu decisivamente para a abundância de escravos “minas” nas regiões auríferas, além da perspectiva de grandes lucros dos que garimpavam as jazidas, que nem sempre se concretizavam, foram as guerras entre as diversas cidades-estados ocorridas durante todo o período, o que aumentou exponencialmente a oferta de escravos na Costa da Mina. Ajudá, Daomé, os reinos iorubanos foram protagonistas destes referidos conflitos.

João de Oliveira, ex-escravo, nascido em 1700, em território iorubá, tornou-se grande traficante de escravos dessa região, tendo aberto, inclusive, dois portos no Golfo do Benim, em Porto Novo e em Lagos. O referido teve papel destacado em muitos conflitos ocorridos à época. Oliveira implementou rota entre seus entrepostos, a vila de Recife e a cidade de Salvador, dois dos principais portos negreiros no nordeste da América portuguesa. Porto Novo e Lagos concorreram diretamente com o Daomé pelo fornecimento de escravos ao Brasil, obtendo preços favoráveis na aquisição de mão de obra. Enquanto os daomeanos cobravam de trezes a dezesseis rolos de fumo por cativo, naqueles portos cobrava-se entre oito e doze (NARLOCH, 2017, p. 77).

Essas disputas bélico-comerciais entre o Daomé e os portos controlados por João de Oliveira tinham por objetivo a obtenção de ouro das Minas Gerais. O Rei Agaja empreendeu diversas ações militares não só para manter o monopólio do trato negreiro, mas, sobretudo, para ter acesso exclusivo ao ouro oriundo daquela região. Tema, este, que será analisado no tópico 3.3.

Felipe Mina foi outro negro a atuar nas regiões auríferas no interior do Brasil. Era senhor de muitos escravos e proprietário de “uma rua inteira”, em São João da Chapa. Seus escravos fabricavam pregos usados na construção de casas, além de possuir um escravo ferreiro, responsável por consertar os instrumentos utilizados na lavra das minas. Era tão

rico que, dizem, construiu a primeira capela do arraial do Tijuco (FILHO, 1985, p. 26). As regiões mineradoras favoreceram o enriquecimento de muitos fornecedores de mão de obra escrava, tanto negros quanto brancos, significando que, ao menos para essa modalidade, “o dinheiro não tinha cor”, já que como mostrou Laura de Melo e Souza, no que compete à riqueza oriunda do solo, ela não foi assim “tão democrática (Souza, 2004).

Fruku foi outro ex-escravo a envolver-se com o tráfico negreiro. Pouco se sabe acerca deste indivíduo, exceto que era filho do *dada* Agadja do Daomé, que governou esse estado absolutista entre 1711 e 1741 (datas podem discrepar a depender da fonte, pois podem basear-se na tradição oral). O príncipe Fruku foi mandado ao Brasil – provavelmente à Bahia – como cativo por Tegbessou, *dada* daomeano que sucedeu seu pai e governou entre 1741 e 1774. Regressou ao Daomé após 20 anos de exílio, com o nome de Jerônimo, e este “brasileiro” intermediou o comércio de escravos transatlântico, pois falava português e fongbé, a língua daomeana (BONZATTO, 2011, p. 175; TRESPACH, 2018, p. 85).

A ascensão social não era possível apenas aos homens negros: o caso de Maria da Costa ilustra esse fato. Ela era mineira de etnia ardrá, de Porto Novo, e embora não se saiba o ano de seu nascimento e morte, sabe-se que comprou sua alforria por 190 oitavas de ouro. Seu testamento, lavrado em 1745, aponta investimentos em escravos, possuía nove, bem como ouro em pó, empréstimos (créditos) e jóias. Possuía 600 gramas de ouro puro, distribuídos em colares, cruzeiros e imagens de santos, como Nossa senhora da Conceição e do Menino Jesus. Atestando ser uma mulher de muita riqueza e provavelmente de alguma fé (MOURA, 2013, p. 267).

Há muitos exemplos, mas citemos Maria do Ó, escrava que se libertou da condição servil, tendo pago ao seu senhor 256 oitavas de ouro por sua alforria. Era natural da Costa da Mina. Em seu testamento constava possuir doze escravos, dos quais “sete machos e cinco fêmeas”, três imóveis e datas de minerar (*ibid*). A exemplo de Maria da Costa, investia na aquisição de cativos como forma de aumentar seu patrimônio.

Dado a ser destacado é que, embora muitas mulheres escravas puderam adquirir sua alforria, do ponto de vista absoluto, eram os homens, o maior número de cativos a conquistá-la, simplesmente por estarem em maioria. Esta superioridade numérica, deve-se ressaltar, explica-se pela natureza do trabalho minerador, que exigia força física. Essa

diferença deu-se, também, devido ao efeito das guerras, cujos homens derrotados eram vendidos como cativos. A tabela abaixo apresenta a relação escravo/escrava, em algumas localidades de Minas Gerais, em 1718. Em nenhum caso, elas chegam a ser 10% do total do número de cativos.

Tabela 10 – Distribuição dos escravos por sexo em algumas localidades de Minas Gerais, em 1718

LOCALIDADE	HOMENS	MULHERES
Vila Rica	3.870	363
Vila Carmo	8.003	596
São João Del Rey	1.291	48
Pitangui	255	43
TOTAL	13.419	1.050

Fonte: (LUNA; KLEIN. 2010, p. 55)

Finalmente, mencione-se um fator externo que poderia perturbar tanto a oferta de escravos quanto o escoamento da produção aurífera: a segurança marítima. Para essa finalidade, no que se refere ao envio do ouro para o Reino, intensificou-se a utilização dos sistemas de frotas comboiadas, composta por navios mercantes e navios de guerra. Segundo Júnia Furtado, foram empregados 36 navios de guerra, divididos em duas esquadras anuais (FURTADO, 2006, p. 88-89). O financiamento desse aparato defensivo dependia dos impostos de importação e exportação, obtidos por meio das alfândegas. Porém, o ouro representava a maior fonte de recursos para o mencionado financiamento, tendo em vista que entre dois terços e três quartos das receitas arrecadadas pela coroa portuguesa provinham da exploração aurífera no Estado do Brasil (CALDEIRA, 2017, p. 142).

Um exemplo da necessidade de grande quantidade de naus de guerra a escoltar a frota, mas também a defender o litoral do Estado do Brasil foram os diversos ataques de corsários, com ou sem sucesso, à costa ou às cidades coloniais. O mais famoso deles foi a tomada do Rio de Janeiro, pelo corsário francês Duguay-Trouin, em 1711. O referido ataque e a ocupação daquela cidade, na altura já um importante porto de escoamento de ouro, durou entre 12 de setembro e 13 de novembro, cujo resgate foi pago em ouro (FRANÇA, 2012, p. 151-152).

Como analisado, a questão aurífera e da escravidão, muito embora representasse grandes transformações de ordem interna, ou seja, no âmbito da América portuguesa, teve, igualmente, repercussões internacionais. Primeiramente, em função da crescente demanda de ouro e metais preciosos por parte da metrópole, seja para o pagamento de dívidas contraídas com britânicos, seja para custear despesas de diferentes naturezas como a construção de igrejas e palácio em Portugal, a vida luxuosa da Corte ou, mais essenciais, a defesa do território do império e o pagamento dos soldos dos soldados e do ordenado de alguns oficiais régios. O ouro das Minas Gerais serviria, ainda, para a reconstrução da cidade de Lisboa, após o terremoto de 1755 (FLORES, 2004, p. 393). Com a mesma finalidade foi criado o subsídio voluntário que, apesar de ter sido criado como tributo extraordinário, vigorou até 1778 (Sousa, 2012, p. 125).

Os chefes e reis africanos, do outro lado do oceano, também tinham grande interesse no ouro extraído na América, obtido com a exportação massiva de escravos. Os referidos líderes visavam, como sabido, a obtenção de tabaco, açúcar, arma e ouro, tanto para manter uma vida luxuosa como para suas guerras internas. A defesa da costa e do trânsito das frotas foi, também, fator importante no escoamento do ouro e na manutenção da oferta de escravos para as regiões auríferas, embora houvesse, eventualmente, ataques de corsários bem-sucedidos.

O comerciante francês Barbinais notou, em 1717, um fato partilhado tanto por colonos no Brasil quanto por estrangeiros, acerca do destino do ouro brasileiro. Segundo ele,

“Retira-se muito ouro das minas do Brasil, e o quinto do rei de Portugal gera todos os anos muitos milhões. Os ingleses e holandeses ficam com todo o ouro do Brasil, fornecendo a Portugal, em troca, toda mercadoria de que o Reino necessita.” (*apud* França, 2012, p. 534).

Dentro desse escopo, é mister analisar o papel dos baianos no tráfico interno de escravos, cuja intermediação era essencial para a existência do trato negreiro e para o fornecimento de cativos para a mineração. Como se verá adiante, estes comerciantes tiveram um papel fundamental para a dinamização da atividade aurífera, muito mais do que aqueles que atuavam no Rio de Janeiro, já que estes não tinham, como apontado anteriormente, acesso ao mercado de escravos da Costa da Mina, grande fornecedor de mão de obra para as Minas Gerais ao longo do século XVIII.

3.2 Salvador e o comércio interno de escravos

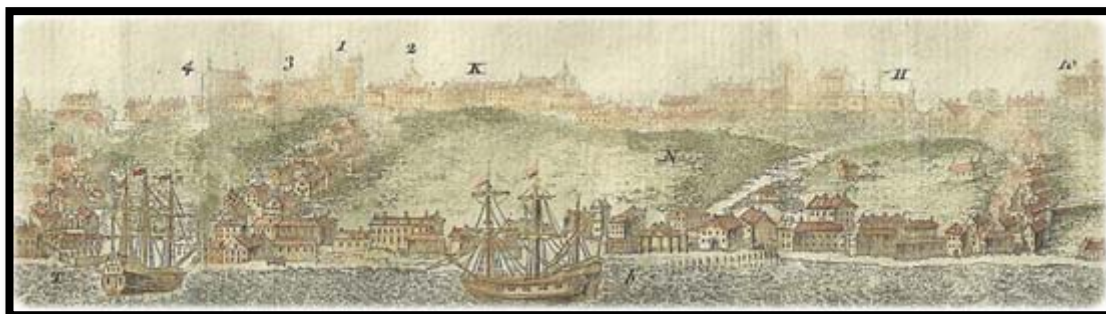


Figura 8 – Cidade de Salvador no século XVIII - Ilustração do engenheiro francês A. F. Frezier.
Fonte: Cidade de Salvador - <http://www.cidade-salvador.com/seculo-18.htm>

Com a descoberta do ouro mineiro, os traficantes de escravos baianos passaram a direcionar grande parte dos cativos para o interior da colônia, sem, é claro, desabastecer totalmente a lavoura açucareira e tabaqueira, pois, como é sabido, no caso específico do fumo, este constituía em vantagem competitiva face outros concorrentes europeus e, mesmo fluminenses, na aquisição de escravos. Esse equilíbrio entre mineração e agricultura nem sempre foi atingido de forma satisfatória, a ponto de a coroa proibir o afluxo de escravos que trabalhavam nas fazendas da região litorânea para as Minas, a fim de não desabastecer de mão de obra as atividades agrícolas.

As razões deste direcionamento de cativos para o interior, como se observará ao longo desta análise eram, primeiro, lucrar com o trato negreiro na região mais dinâmica da América portuguesa no século XVIII e o interesse em trocar cativos por ouro e pedras preciosas. Portanto, escravos e ouro eram faces da mesma moeda para os baianos.

Primeiramente, é fundamental traçar os percursos externos e internos até a chegada do escravo nas Gerais. Neste particular, refere-se a escravos “minas”, tendo em vista que os angolas e congos representavam quase a totalidade do tráfico negreiro dos fluminenses, que os resgatavam em Luanda e Benguela. Em geral, os escravos eram adquiridos pelos comerciantes baianos em Ajudá, Aladá, Daomé, Porto Novo, Lagos, entre outros portos na Costa dos Escravos e, indiretamente, na Costa do Ouro. Estes seguiam para o porto de Salvador, de onde eram redistribuídos internamente.

No território da América portuguesa havia duas rotas principais para se chegar às primeiras zonas auríferas na Minas Gerais: a primeira situava-se na região sudeste do Brasil.

Margeava o rio Paraíba do Sul, através do Caminho Geral do Sertão, cortando a serra da Mantiqueira. A segunda, por sua vez, abarcava a região norte do Rio Grande, cujos afluentes eram próximos das minas (PRIORE; VENÂNCIO, 2016, p. 72). O caminho adotado pelos baianos – parte da segunda rota – margeava o rio São Francisco, cuja estrada localizava-se na divisa entre as capitanias da Bahia e Pernambuco. O anexo 10 apresenta o mapa da estrada real, com os caminhos velho e novo até as regiões mineradoras.

O Caminho da Bahia, aquele que seguia o fluxo do rio São Francisco, partia de Salvador, passava por Cachoeira, no recôncavo baiano e tomava dois percursos, denominados de Travessia de João Amaro e Travessia de Dona Joana. O primeiro levava ao arraial do Tijuco e o segundo à Vila Rica (FURTADO, 2014, p. 154). No caso específico do segundo trajeto era assim denominado porque Joana da Silva Guedes de Brito⁵³ possuía inúmeras fazendas ao longo do caminho, por onde os viajantes deveriam passar ou pousar até que chegassem à região das Minas. Essas fazendas eram responsáveis pelo abastecimento de carne àquela região, chamando-se, também por isso, de Caminho dos Currais.

Características importantes desse caminho, e que justificam seu tráfego, eram seu terreno plano e sua vegetação aberta, que facilitavam a entrada de produtos sem o pagamento dos impostos denominados “entrada”, cobrados nos vários registros instalados nas fronteiras da capitania. Justamente por isto é que o ouro e os diamantes podiam sair mais facilmente sem qualquer recolhimento de tributo, oriundos do descaminho, portanto. As autoridades preferiam que se utilizasse o caminho via serra da Mantiqueira, que por ser árduo e fechado, era mais fácil manter o controle do que entrava e saía.

Convém apontar que por essa rota – da Bahia – chegavam às minas de ouro muitos escravos que haviam sido recapturados a quando das invasões dos quilombos – sobretudo o de Palmares, destruído por tropas coloniais, em 1695, em especial vindas de São Paulo e chefiadas pelo bandeirante Domingos Jorge Velho. Estes escravos eram rejeitados pelos senhores de engenho do litoral, permitindo assim a sua revenda para as áreas mineradoras. Nesse contexto, Salvador figurou como ponto estratégico para o envio de força de trabalho (LUZ, 2003, p. 367). A razão era simples: se os referidos cativos se rebelaram uma vez,

⁵³ Neta de Antônio Guedes de Brito, apresador de índios que, em recompensa por seus serviços, recebeu muitas sesmarias, herdadas, posteriormente, pela referida (FURTADO, 2014, p. 155).

poderiam muito bem fazê-lo novamente, o que acarretaria uma interrupção da produção açucareira e novos prejuízos aos senhores de engenho.

Porém, houve outros caminhos igualmente importantes que conduziram às área mineradora. O primeiro, referia-se ao Caminho do Sertão, que ligava São Paulo ao nordeste. Este seguia o curso do rio Paraíba, passando pela Serra da Mantiqueira, dividindo-se ao norte em duas vias: a do rio das Velhas e a do rio Doce. Já o Caminho de Fernão Dias, cruzava Atibáias, Bragança Paulista, encontrando no território mineiro, o Caminho Velho. Finalmente, o Caminho Velho de São Paulo para Minas, o mais árduo percurso, ao que parece, pois sua travessia durava dois meses, sendo inviável a caminhada de sol a sol. Estes três caminhos formavam o Caminho Velho (SCARATO, 2009, p. 45).

Estima-se que durante o período da mineração ao longo do século XVIII, foram traficados para o Brasil cerca do 1,7 milhão de escravos, dos quais 560 mil eram minas. E os demais angolas. Supõe-se que $2/3$ ⁵⁴ teriam sido enviados para as zonas auríferas de Minas Gerais (MATTOSO, 2016, p. 76). Considerando-se a cifra citada, cerca de 1.16 milhão de cativos lavraram as jazidas durante todo o período da mineração ou trabalhavam em outras atividades nesta mesma região. Se comparadas as proporções de “minas” apresentadas por Mattoso e Priore, 30% e 40%, respectivamente, o número de escravos traficados da Bahia para Minas Gerais nos setecentos, variava de 330 mil a 440 mil, demonstrando, apesar da discrepância nas cifras, que a estrada do São Francisco, por suas melhores condições de comunicação com as áreas mineiras foi o caminho preferido por comerciantes da Bahia e do Rio de Janeiro, a partir de 1700, evitando as “aspérrimas estradas” – terreno montanhoso – do caminho Geral, via São Paulo (CALMON, 2002, p. 102-103). Convém notar, ainda, que o dito caminho favoreceu a grande presença baiana na região em apreço, facilitando, inclusive, suas relações comerciais com o interior da América portuguesa.

Tomando-se apenas o ano de 1760 como referência (LUNA; KLEIN, 2010, p. 50), as cifras são ainda mais expressivas. Dos 249 mil escravos nas lavras da capitania de Minas Gerais, entre 75 mil e 100 mil cativos eram minas – representando entre 30% e 40% do total

⁵⁴ Em 1714, Provisão datada de 08 de fevereiro, determinava que só deveriam pagar direitos aduaneiros os escravos angolas e minas que fossem enviados às Minas. (API, 1886, p. 238). Reconhecimento do dinamismo das zonas auríferas, por um lado e da decadência da região Norte, por outro. Além, é claro, do fato dessas duas etnias serem predominantes naquela região.

–, confirmando, por um lado, o relevo desse grupo e, por outro, o peso dos baianos no negócio da escravaria.

De fato, porque a presença baiana foi bastante significativa, tanto no trato negreiro quanto na exploração das lavras de ouro, que as distensões entre estes e os paulistas não foram raras, pelo contrário, levou a diversos confrontos. O mais significativo ocorreu em 1707, com a eclosão da Guerra dos Emboabas, opondo paulistas, que queriam a predominância na exploração aurífera e nos cargos locais, a lusos e baianos, em sua maioria. Estes eram chamados pelos paulistas *emboabas*, que em tupi-guarani significava “galinhas calçadas”. O ponto crucial desse conflito foi o massacre de trezentos paulistas, levado a cabo por Bento do Amaral Coutinho, no comando de 1000 homens, sob a ordem de Manuel Nunes Viana, governador das Minas. A guerra, porém, terminou em 1709, com a vitória dos forasteiros e (FLORES, 2004, p. 134). Como resultado, foi criada, em 1710, a Capitania de São Paulo e Minas Gerais, autônomas à do Rio de Janeiro.

O exemplo de Nunes Viana, “baiano” de residência, mas nascido em Viana do Castelo, em Portugal, constitui um caso de sucesso. Aventureiro, foi caixeiro de loja. Posteriormente, obteve carta de exploração de lavras de ouro em Caetés e Catas Altas. Tornou-se grande criador de gado na região do rio São Francisco, antes de se tornar governador das Minas, por desejo dos emboabas contra os paulistas (WELFORT, 2012, p. 200-201).

A despeito da má relação entre baianos e paulistas, o oposto ocorreu entre os negociantes e traficantes da Bahia e as elites política, econômica e social das Minas Gerais, já pouco composta por homens oriundos da capitania de São Vicente. A razão era óbvia: os baianos forneciam escravos “minas” aos donos das lavras auríferas, que irão, com o passar dos anos, obter vantagens também no plano político e concomitantemente pertencer à elite social. As relações mercantis eram tão intensas que possibilitaram aos baianos obterem, igualmente, estas mesmas “vantagens econômicas e sociais, facilitando o acesso à elite governamental” (MATHIAS, 2012, p. 129).

Aspecto relevante daquelas relações consistiu na mudança do eixo econômico da região nordeste para a sul. Muito embora a Bahia mantivesse sua importância estratégica como produtora de açúcar, tabaco e no trato negreiro, esta passou a direcionar suas ações

mercantis para as Minas Gerais, aportando, assim, sua larga tradição econômico-comercial ao novo polo de desenvolvimento da América portuguesa.

Com a interiorização da colônia, tanto a Bahia quanto o Rio de Janeiro, passaram a intermediar as relações entre a África e as Minas Gerais, criando um grande arranjo mercantil denominado por Mathias como “espaço econômico do ouro” (idem, p. 31). Ressalte-se a esse respeito, que dito espaço não se resumiu apenas na troca de ouro por escravos. Havia, sempre, a necessidade de mercadorias e serviços, como o fornecimento de alimentos, de serviços médicos, religiosos, entre outros. O referido espaço era pluricontinental, envolvendo Índia – que trocava tecidos por escravos e subsequentemente por ouro –, a África, o Brasil e a Europa (idem, p. 34). Porém, o continente europeu era apenas participante no espaço econômico do ouro, não o integrando. O caso de Portugal é o exemplo mais contundente, pois era a metrópole. A esse respeito, Mathias afirma:

“Assim sendo, Portugal, tal qual Inglaterra, Holanda e França, participava indiretamente da formação do espaço econômico do ouro no que respeita o circuito mercantil do tráfico de escravos, porque não produzia nenhuma das mercadorias empregadas no tráfico negreiro. (...) tecidos, escravos, fumo e cachaça.” (idem, p. 35)

Seguindo a mesma lógica, mas adotando como perspectiva da mão de obra, Samuel Klein e Francisco Vidal Luna cunharam o termo “mineração escravista”, sistema econômico surgido da exploração aurífero-diamantina, replicado, inclusive para a América espanhola que, em geral, adotava o trabalho “assalariado” (KLEIN; LUNA, 2010, p. 50). Certamente o elemento comum às duas visões é o trabalho escravo que, aliás, foi sempre a força motriz da economia brasileira, até o final do século XIX, com a proclamação da república.

O comércio interno de escravos, especialmente para as regiões das Minas, era essencial para outras atividades mercantis, pois justamente com os negros enviavam-se outros produtos, faziam-se novos negócios, pagavam-se dívidas. O trato negreiro e o comércio do ouro estavam tão intrinsicamente ligados, que muitos negociantes desempenhavam atividades correlatas, como a agiotagem. Como exemplo, cite-se João Gonçalves Batista que transacionava escravos e emprestava dinheiro à comerciantes nas regiões auríferas (FURTADO, 2006, p. 245-24).

A combinação escravo/ouro/crédito apontada acima, mudou o paradigma anterior do trato negreiro, pois, se antes os traficantes estavam dependentes dos financiamentos dos

senhores de engenho, a partir do final do século XVII, com o início da atividade aurífera nas Minas e o consequente tráfico interno, depois teria essa dinâmica alterada, tornando a venda de escravos para esta região uma atividade econômica em si (PINSKY, 2015, p. 42). No capítulo anterior, apenas para recordar, apresentou o elevado custo das viagens negreiras, que embora continuassem elevadas, com o que se pode chamar “lucro aurífero” as tornavam ainda mais vantajosas.

Cabe observar acerca das atividades econômicas dos senhores de engenho e dos grandes produtores de tabaco que elas foram fortemente impactadas com a mineração. Dom Manoel Antônio de Souto Mayor chegou a afirmar que ficavam “as fábricas de Engenho e de tabaco sem socorro (FILHO, 1947, p. 49), dada à carência de mão de obra cativa. Mas, o ouro tornou-se a razão de todos os negócios.

Os viajantes estrangeiros que negociavam com o Brasil, sobretudo na Cidade da Bahia, também notavam a constante carência de escravos, mesmo na região das Minas. Le Gentil La Barbinais, comerciante francês que esteve no Brasil em duas ocasiões, entre 1714 e 1717, observou, na sua segunda estada, que os 25 mil escravos que chegavam ao porto da Bahia todos os anos, além dos 15 mil que ali ficavam definitivamente, que esses não eram suficientes para atender à demanda por mão de obra. Uma explicação dada por ele que resume bem a situação: “O comércio do Brasil é considerável, e o luxo de seus habitantes o torna ainda mais necessário” (LA BARBINAIS *apud* FRANÇA, 2012, p. 531).

La Barbinais observa, ainda, que os “senhores das plantações” empregavam enormes quantidades de cativos tanto no plantio da cana-de-açúcar e do tabaco, como nas lavras auríferas, demonstrando a diversidade de atividades econômicas que aqueles nobres da terra desempenhavam. A descrição do comerciante francês comprova o trinômio escravo/ouro/crédito, já apontado.

O trato de escravo não fugia a essa regra. Antonil, no início do século XVIII, apresentou uma vasta lista de produtos e seus respectivos valores naquela região, inclusive em relação aos escravos, não apenas pela força física, como os trombeteiros que animavam as festas religiosas. Ao se analisar os dados da tabela abaixo, pode-se observar que escravos ladinos, isto é, aqueles que falavam português, bem como aqueles que tivessem um ofício seriam os de maior valor.

Tabela 11 – Preço dos Escravos nas Minas Gerais em 1710⁵⁵

TIPO DE ESCRAVO	VALOR EM OITAVAS DE OURO
Negro bem feito, valente e ladino	300 - trezentas
Molecão (jovem)	250 - duzentas e cinquenta
Moleque (adolescente)	120 - cento e vinte
Crioulo (escravo nascido no Brasil) Oficial	500 - quinhentas
Mulato de partes, ou Oficial	500 - quinhentas
Bom trombeteiro	500 - quinhentas
Mulata de partes	600 - (+/-) Seiscentas ou mais
Negra ladina e cozinheira	350 - trezentas e cinquenta

Fonte: ANTONIL, 1837, p. 156.)

Conforme referido, para se lavrar as minas não bastaria força bruta, embora ela fosse necessária, mas o conhecimento. Portanto, seria natural que ferreiros, metalurgistas – que trabalhavam nas casas de fundição – e ourives, por exemplo, fossem vendidos por preços superiores, afinal, a expectativa de lucro de seu senhor era igualmente mais elevada. Sobre os crioulos convém notar que, embora seu alto preço e especialização eventual, sua adoção nas Minas não favoreceu o tráfico interno em detrimento do externo. Se assim fosse, não haveria a necessidade de se importar cativos, como os milhares de desembarques anuais ocorridos no período em análise.

Convém notar que o preço do escravo variava, também, de acordo com sua naturalidade, sexo e idade. Tomando-se apenas os negros “mina”, têm-se os seguintes valores médios nas três comarcas das Minas do Ouro no ano de 1718: mina, masculino, 22 a 29 anos, 276\$000; mina, masculino, 19 a 31 anos, 264\$000. (MATHIAS, 2012, p. 262). Esses valores estão abaixo do preço de mercado à época, pois tratava-se de hipoteca para quitação de dívidas. Embora houvesse dados sobre o valor das escravas africanas, suas respectivas origens não foram informadas.

Outro aspecto que contribuía para o valor dos cativos era o montante que o traficante no litoral pagava ao intermediário para que levasse o negro ao seu futuro proprietário. Este profissional definido por Calmon como “tratante⁵⁶” (CALMON, 2002)

⁵⁵ Antigo peso, equivalente a quatro gramas. Monetizando essa medida, Carlos Mathias apontou a seguinte razão em oitava/Real Quinto: 1/1\$200.

⁵⁶ Aquele que tratava ou fazia negócios, em nome de terceiro.

desempenhava papel similar aos pombeiros. É difícil precisar qual seria a comissão desses indivíduos, mas o provável era que recebessem em oitavas de ouro.

Há diversos exemplos da atuação de tratantes e suas conexões comerciais. Tome-se o caso de Gaspar Henriques, residente em Salvador, que levava carregações de escravos e mercadorias às Minas. Este tinha uma sociedade com dois primos, Diogo de Ávila e Diogo de Ávila Henriques, que, em geral, financiavam as viagens do primeiro. Aquele, além de transacionar os citados produtos, recebia dívidas em favor de comerciantes baianos e, na Bahia, cobrava os débitos em favor de mineiros (FURTADO, 2006, p. 265).

Diogo Ávila Henriques constitui também exemplo de tratante. Ele tinha conexões comerciais com o Porto, para onde exportava couro da Bahia e importava mercadorias da metrópole. Tinha, igualmente, representantes comerciais na Costa da Mina, para onde exportava tabaco e cachaça, entre outras mercadorias, e importava escravos daquelas regiões, que eram por sua vez enviados à capitania de Minas Gerais (MATOS, 2016, p. 80). A atuação de Henriques e de seus agentes em diferentes continentes e regiões da América portuguesa demonstra com muita clareza as relações comerciais que se estabeleceram no início da mineração nas Minas. Costa da Mina/Salvador/Minas Gerais certamente não foram as únicas, mas tiveram importância significativa.

Esses mercadores, ou homens de negócios, como então se dizia, foram importantes durante todo o período da atividade mineradora, mas também no período posterior quando a redução da extração do ouro das minas, que começou a partir de 1760, fez com que percorressem o trajeto inverso, vendendo escravos das Minas para o litoral. As economias açucareira e tabaqueira recuperaria seu papel na economia colonial, a partir do último quartel do século XVIII.

É preciso considerar também que na segunda metade dos Setecentos, a região sul da capitania das Minas ganharia importante dinamismo com a economia agrícola e com a pecuária. Como efeito desse dinamismo, observou-se um grande contingente de pardos e pardas em Rio das Mortes, possivelmente fruto de migrações e alforrias, atraídos pela prosperidade econômica daquela comarca. Em 1776, a população de Rio das Mortes era de 87.781, dos quais 15.794 eram pardos e pardas, correspondendo a 19% dos habitantes (STUMPF, 2017, p. 42).

Considerando-se dados de 1766, observa-se, na capitania de Minas Gerais um grande contingente de escravos em relação aos habitantes livres, como apresentado na tabela abaixo.

Tabela 12 – População da capitania de Minas Gerais em 1766

COMARCA	ESCRAVOS	LIVRES
Rio das Mortes	26.891	19.594
Vila Rica	38.647	21.602
Rio das Velhas	43.027	26.301
Serro	18.038	11.500
TOTAL	126.603	78.997

Fonte: (MATHIAS, 2012, p. 233)

Ao se comparar os dados apresentados por Carlos Mathias com aqueles apresentados pela historiadora Roberta Stumpf, pode-se observar a mudança do perfil da mão de obra na capitania de Minas Gerais, com a entrada nas atividades produtivas de livres e libertos, constituindo avanço se considerado o período de uma década.

Outra modalidade importante de comerciante era o comboieiro, que se dedicava majoritariamente ao transporte de escravos do litoral para as regiões auríferas. Em geral, esses indivíduos já tinham seus clientes e já tinham a quantidade de escravos a ser fornecida definida *a priori*. O comboieiro também arrematava cativos, a fim de pagar pelo financiamento contraído para realizar sua empreitada. Jerônimo da Costa Vale, por exemplo, transportava, em 1740, 32 escravos, dos quais sete eram sob encomenda (FURTADO, 2006, p. 194). O capitão Afonso Martinho de Melo é outro exemplo de comboieiro. Ele possuía um plantel de 49 negros para serem transportados para as Minas, a partir da Bahia, onde seriam negociados (idem, p. 267).

Porém, ressalte-se, uma vez mais, que até o declínio aurífero atingir seu auge, as Minas foram muito importantes para que se mantivesse o suprimento de mão de obra

africana cativa em sua fonte de origem, pois com o advento da extração do ouro e dos diamantes, os fornecedores oeste-africanos passaram a exigir, ademais do tabaco, que o pagamento se realizasse em ouro.



Figura 9 – Forte São João Baptista de Ajudá, na Costa da Mina.
Fonte: http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=1021

3.3 O ouro como garante do comércio de escravos

A partir das descobertas auríferas a natureza das transações comerciais entre a Bahia e a Costa da Mina alterar-se-iam consideravelmente. O ouro passaria a ser meio de pagamento para a aquisição de escravos. Interessa observar que, anteriormente, os reinos e chefaturas locais na África pagavam os escravos com ouro.

Primeiramente, é mister questionar-se o porquê de a direção do trato do ouro ter mudado, se as regiões englobadas na Costa da Mina eram grandes produtoras e exportadoras desse metal precioso. Há duas razões possíveis para explicar esse novo fenômeno: esgotamento das jazidas ou a falta de mão de obra especializada na lavra do ouro, pois muitos dos mineiros que ali trabalhavam foram escravizados e enviados à força para o Brasil. Ao se analisar as sociedades africanas, constatar-se-á a divisão das mesmas em “castas” – corporações de ofícios -, cada qual definida com base em sua atividade profissional, herdada das gerações anteriores (LOPES; MACEDO, 2017, p. 88-89). O que leva a concluir que o aprendizado necessário para lavrar as minas auríferas não poderia ser

adquirido de forma eficaz a curto prazo, o tráfico transatlântico ao deportar massivamente os mineiros para outro continente, afetou enormemente a capacidade da Costa da Mina.

Outra razão plausível seria a vantagem do ouro face a outros produtos, como tabaco e cachaça, no comércio da Costa da Mina com outros parceiros. Vale ressaltar que o ouro era o meio de pagamento que tinha acesso a quaisquer mercados, na aquisição de quaisquer mercadorias. O ouro era o ouro. Já o tabaco e a cachaça, embora muito apreciado pelos reis e sociedades daquela região não atraíam o mesmo interesse de outros mercados.

Dirimidas essas questões, deve-se analisar o tratamento dado pela Coroa portuguesa aos temas afetos ao ouro, fosse do ponto de vista legal, fosse do prático, e seu respectivo impacto na comercialização do metal precioso. Em primeiro lugar, houve a tentativa de se impedir a saída de ouro da América portuguesa, por meio da construção de uma Casa da Moeda, na Cidade da Bahia. A dita medida foi ordenada pela Carta Régia de 23 de março de 1694 (API, 1886, p. 73). Com a cunhagem da moeda no Estado do Brasil, evitar-se-ia, em tese, a saída do ouro da colônia sem controle metropolitano.

O êxito da empreitada foi parcial, como se verá mais adiante. Desde os primórdios da exploração aurífera e diamantina, a metrópole teve de lidar com um problema sério: o descaminho. Criou-se diversos mecanismos para se tentar reduzir ao máximo os danos ocasionados por aquela prática, como o incentivo a denúncia e a recompensa aos que delatassem e coibissem o malfeito. Um exemplo foi a Carta Régia de maio de 1703 que ordenava aos capitães de navios que saíssem do porto do Rio de Janeiro em direção a qualquer outro porto que realizasse inspeção a apreensão de ouro objeto de descaminho (idem, p. 164). Outro exemplo era o pagamento de 200.000 réis ao escravo que denunciasse o senhor por descaminho de produto, cujo o monopólio era da coroa, como ouro, diamante ou pau-brasil (MATTOSO, 2016, p. 201).

A esse particular, pode-se inferir que muitos dos navios que iam à costa africana resgatar escravos, levava ouro para trocar por cativos, somando-se aos tradicionais produtos. E certamente essa não era prática nova e nem tampouco esporádica, pois se assim o fosse, não haveria necessidade de um instrumento jurídico para coibi-la.

No que tange à recompensa, essa poderia vir em diversas formas, como honras e mercês. A esse respeito, a Coroa ordena, em Carta Régia de 19 de novembro de 1697, que

nomeasse Garcia Rodrigues Paes a algumas administrações de minas de esmeralda ou de ouro, em razão de seu “zelo” na averiguação das mesmas (idem, p. 98). O zelo referido poderia, embora não seja possível saber ao certo, ser ações tomadas contra o descaminho de ouro. Porém, apesar de se julgar digno de mercês e honrarias, como as Ordens militares, Paes não as recebeu (STUMPF, 2009, p. 143).

O fato é que o descaminho de ouro deveria ser extremamente elevado. Dados levantados por Antônio Risério e Júnia Furtado dão essa dimensão. Segundo o historiador baiano, para cada 35 arrobas de ouro que entrava em Portugal legalmente, 20 arrobas era fruto de descaminho, o que demonstraria a incapacidade das autoridades coloniais em controlar o fluxo de metais preciosos que saíam do Brasil (RISÉRIO, 2004, p. 209). Furtado, por sua vez, aponta a diferença a quantidade de ouro tributado antes e depois da implantação do sistema da casa de fundição. Em 1724, por exemplo, a produção de toda a capitania atingiu 36 arrobas. Um ano depois, em 1725, com o novo sistema tributário, a produção chegou a 133 arrobas (FURTADO, 2006, p. 174).

Tendo em vista os dados apresentados acima, é difícil precisar qual porcentagem desse descaminho foi direcionado para a compra de escravos. Porém, sabe-se, que o ouro lavrado nas Minas era enviado à Cidade da Bahia, via descaminho, ou como denomina Antônio Risério: “traficância do ouro” (RISÉRIO, 2004, p. 241), para de lá ser enviado a representantes de homens de negócios localizados na Costa da Mina. Muitos desses homens de negócios transacionavam escravos a partir da fortaleza de Ajudá, bem como a partir das de Lagos e Porto Novo, de propriedade de João de Oliveira. Francisco Vidal Luna e Herbert Klein corroboram esse argumento ao afirmar: “(...) com a abertura dos campos auríferos em Minas, os comerciantes brasileiros e portugueses – comerciantes baianos e lusos na Cidade da Bahia – intensificaram suas relações com a região de Benim (Golfo do Benim) –, dispondo também de ouro para a aquisição de escravos” (LUNA; KLEIN, 2010, p. 171).

Uma prática comum durante o ciclo da mineração era exportar ouro descaminhado para aquela costa e, em seguida, importá-lo para o Brasil sem o devido pagamento do quinto, o que poderia representar lucro vultoso aos comerciantes que atuavam nessa rede de transação. É de se supor que parte desse ouro fosse utilizada para a aquisição de cativos. Porém, com o passar do tempo, essa forma de burlar a Coroa e não pagar os tributos devidos foi se tornando mais difícil. A partir de 1735 a Coroa instituiu a capitação, que incidia

sobre cada escravo minerador e não mais sobre a produção aurífera. Um indício que pode indicar maior eficiência tributária da capitação em relação ao quinto, foi o levante de São Romão, em 1736, quando seus habitantes questionaram o imposto sobre o escravo e não sobre a produção (FURTADO, 2006, p. 58). Do ponto de vista da Coroa seria mais fácil controlar e tributar o cativo, já que aquele deveria ter seu nome inscrito em registro próprio. Já o quinto, o pagamento seria sobre o declarado, não sobre o extraído, viabilizando o descaminho.

Sobre o comércio de ouro com a Costa da Mina (o que poderá ter ensejado o tributo citado), a Coroa tinha pleno conhecimento do fato, comprovada pela edição de uma Provisão, de 25 maio de 1731⁵⁷, que dava conta da extração ilegal de ouro, moeda, tabaco fino, entre outros produtos, comerciados com aquela Costa (API, 1886, p. 383). Recorde-se que o vice-rei do Brasil incentivou a construção da fortaleza de Ajudá, em 1721 e que, portanto, seria de se supor que autoridades coloniais tivessem informantes na região. Vigilância nas estradas do ouro, punições e tributos, portanto, poderiam contribuir para coibir ou reduzir os descaminhos de ouro, que seriam, posteriormente, empregados em diversas atividades econômicas. Tomando-se como exemplo apenas o termo de Vila do Carmo, na comarca de Vila Rica, pode-se observar um aumento da demanda por escravos entre 1700 e 1730, aumentando de 13.205 para 38.344 e, a partir de 1731 a 1766, declinando de 27.102 para 5.902. Esses escravos foram adquiridos por procuradores que tinham conexões com a Bahia (MATHIAS, 2012, p. 130). Esses números podem refletir, entre outras coisas, a consequência da capitação⁵⁸. Este tributo representou o marco para a redução da aquisição de cativos nas regiões mineradoras. Não apenas isso. Pode ter representado, igualmente, a diminuição do uso do ouro como meio de pagamento na compra de africanos.

Por outro lado, deve-se olhar o ouro não como o único produto/meio de troca por cativos africanos. Este foi, certamente, importante dentro de um escopo de demandas feitas por chefes e reis negros para o fornecimento da dita mão de obra. Não é possível medir o valor do escravo do outro lado do atlântico, mas o é em tabaco, como foi apresentado no

⁵⁷ “Enviando ao Governador uma Lei impressa, providenciando sobre a frequente extração de ouro, e moeda, tabaco fino, alguma outra fazenda ou gêneros proibidos, que se costumava fazer nas embarcações, que dos portos deste Estado navegavam para a Costa da Mina e da África.”

⁵⁸ O governador de Minas Gerais, Gomes Freire que o imposto anual sobre cada escravo seria de 4,75 oitavas ou 17 gramas de ouro. O referido tributo foi conrado de 1735 a 1750.

capítulo 2. Isso não implica, portanto, diminuir o peso daquele metal precioso na “balança comercial” baiano-africana.

Supondo-se que a utilização de escravos nas Minas Gerais fosse na proporção de um tributado para cada sete cativos irregulares, como apresentou Aires Filho, isto é, quatro mil escravos em vez de 500 cativos, a Coroa portuguesa deixaria de arrecadar cerca de 16,625 oitavas por cada grande jazida/contrato, cujo número é difícil precisar. Com o valor evadido, fazendo-se uma conta simples, seria possível adquirir 33 cativos especializados, que valeriam 500 oitavas, segundo Antonil. Porém, não seria possível concluir a procedência do escravo, se interna ou externa, pois estes poderiam ser remanejados de áreas ociosas da economia colonial ou se importados via Salvador ou Rio de Janeiro. O objetivo é demonstrar apenas que o ouro, sobretudo o de descaminho, contribuiu significativamente para a inserção de grandes somas de escravos nas zonas mineradoras. As quantidades seriam ainda mais vultosas se se aplicasse a mesma analogia aos escravos introduzidos na Vila do Carmo, adotando-se as quantias apontadas por Mathias.

Pode-se adotar a seguinte fórmula para tentar aferir o preço do escravo em ouro, cobrado pelos chefes e reis da Costa da Mina. Converter o valor do cativo em rolo de fumo em réis e finalmente estes em oitavas de ouro. Assim chegar-se-ia aos valores hipotéticos, apresentados abaixo. Porém, convém notar que os historiadores pesquisados, Carlos Mathias, Vidal Luna e Herbert Klein, ou historiadores econômicos, como Celso Furtado, não tentaram estimar a dita cifra, muito embora reconhecessem o papel de revelo do metal precioso no comércio com a África. Todavia, foi a partir deles que se conseguiu chegar aos valores expressos abaixo.

Tabela 13 – Valor Estimado do Escravos em Oitavas de Ouro na Costa da Mina

PERÍODO	Valor do rolo de fumo em Real na Bahia	Valor dos cativos no Daomé em rolos de fumo	Valor dos cativos em oitavas de ouro no Daomé	Valor dos cativos em rolo de fumo em Porto Novo/Lagos	Valor dos cativos em oitavas de ouro em Porto Novo/Lagos
1700-1750	12\$124 (praticamente não houve variação)	Havia uma variação no valor entre 13 e 18	Havia uma variação no valor entre 131.34 e 181.86	Havia uma variação no valor entre 08 e 12	Havia uma variação no valor entre 80.82 e 121.24

Fonte: (ANTONIL, 1837; NARLOCH, 2017; MATHIAS, 2012)

Considerando-se os dados apresentados acima, pode-se concluir que, mesmo pagando pelos escravos em oitavas de ouro nos portos da Costa da Mina, os valores são ínfimos quando comparados àqueles cobrados nas Minas Gerais conforme apresentados por Antonil na tabela 1, o que demonstra o quão lucrativo era o trato negreiro que ligava a costa ocidental africana, a Bahia e as zonas auríferas. Recorde-se que o valor da oitava de ouro, segundo Mathias, era 1/1\$200 réis – cotado em base única – (MATHIAS, 2012, p. 261). Convém asseverar que, ainda que os preços dos cativos fossem mais elevados do que as estimativas elencadas, tem-se de ter em mente que os preços de aquisição na Costa da Mina, ainda que com eventuais aumentos, seriam sempre muito reduzidos.

Após definir o preço unitário do escravo em ouro, é mister analisar a representatividade do descaminho de ouro para a Costa da Mina, tomando-se como base o quantitativo de cativos que desembarcaram na Bahia e foram vendidos em Minas Gerais. Como não se sabe ao certo quanto do total transacionado naquela Costa foi pago em ouro, e considerando que o tabaco baiano ocupava maior espaço na balança comercial baiano-africana, adote-se a cifra, hipotética, já que não é possível aferi-la, de 20% como das transações efetuadas em ouro contra escravo.

Tabela 14 – Valor Total Estimado dos Escravos em Vila do Carmo oriundos da Costa da Mina

PERÍODO	Escravos enviados à Vila do Carmo	20% dos cativos pagos em oitavas	Valor estimado em oitavas, pago no Daomé	Valor estimado em oitavas, pago em Porto Novo/Lagos
1701-1710	13.205	2.641	480.292	320.194
1711-1720	27.449	5.489	998.229	665.486
1721-1730	38.344	7.668	1.394.502	929.668

Fonte: (NARLOCH, 2017; MATHIAS, 2012)

Ainda que se trate de estimativa, o comércio de escravos entre Bahia e Costa da Mina foi altamente lucrativo, especialmente se considerado que o montante em oitavas de ouro era fruto de descaminho. Como é sabido, não era permitido o embarque de ouro para outras praças, senão Lisboa, e somente após o pagamento dos tributos devidos. A esse respeito,

cite-se a Carta Régia de 14 de setembro de 1725⁵⁹ que determinava que houvesse aumento da vigilância em todos os portos marítimos, bem como nos caminhos da região mineradora, a fim de não passar ouro sem a respectiva taxaço (API, 1886, p. 325). Isto será constante durante todo o século XVIII.

Não se pode deixar de mencionar que além de traficantes, o descaminho do ouro contava, também, com autoridades coloniais, como o vice-rei João de Lencastre, que governou o Brasil entre 1694 e 1702, o governador do Rio de Janeiro, Artur Sá de Meneses, além do provedor da fazenda real da cidade, Luís Lopes Pegado (FRAGOSO; GOUVÊA, 2014, p. 30). Segundo os mesmos autores, o conde da Ericeira e o visconde de Asseca também participavam desse arranjo, que envolvia Angola e Costa da Mina, principais fornecedores de escravos para a América portuguesa. Convém recordar que Lencastre defendera o direito de traficantes baianos deter o monopólio do trato negreiro naquela costa, em detrimento da atuação fluminense.

Finalmente acerca dessa rede transatlântica, cite-se a devassa feita pelo governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade, entre 1734 e 1735, que dava conta de que o descaminho do ouro mineiro renderia aos holandeses 40 mil cruzados em ouro, como pagamento por escravos adquiridos na fortaleza de São Jorge da Mina, controlada pelos batavos, desde 1637 (idem, 36). Esse foi um caso concreto de quão grande era o volume de ouro descaminhado que, seguramente, constituiu exceção em seu efetivo rastreio. É de se supor que parte desse montante tenha chegado às mãos de chefes e reis africanos, pois as fortalezas estrangeiras na região da Costa da Mina funcionavam mediante autorização dos ditos líderes africanos, que eram os detentores reais do controle territorial.

Um breve exemplo é o relato de Willem Bosman, holandês que chefiou Elmina (fortaleza de São Jorge, para os portugueses), que comprova o que foi asseverado no parágrafo acima. Acerca do ouro daquela região, afirma ele: “os negros consideram essas minas sagradas e fazem de tudo para afastarmos delas” (SILVA, 2010, p. 250). Portanto, o ouro, quer interno, quer externo, contava com controle africano. Eram eles que determinavam a dinâmica comercial, em maior ou menor grau, a depender do lado do

⁵⁹ “Recomendando a maior vigilância em todos os portos de mar, e caminhos das Minas para que não passasse ouro, sem pagar o quinto.”

Atlântico, afinal eram a fonte “inesgotável” do “bem” mais requisitado e precioso na América portuguesa: o escravo.

É evidente que tantos interesses envolvidos, fosse de comerciantes baianos, da nobreza reinol – na metrópole ou na colônia –, fosse da nobreza da terra, tornava-se difícil coibir e até mesmo controlar a troca de ouro por cativos, que eram essenciais para mover a economia colonial. A essencialidade dos escravos africanos, aliás, “legitimava” a junção de interesses públicos e privados, tão comum à época, que eventuais punições serviam apenas para encobrir e dar fôlego ao tráfico negreiro e seu respectivo pagamento em metais preciosos.

Com base no exposto, pode-se concluir que o ouro, a despeito das quantidades efetivamente empregadas na aquisição de escravos, foi, certamente, um diferencial no relacionamento comercial baiano-africano. Como reiterado, o metal precioso empregado nas transações foi sempre oriundo da evasão tributária, já que não era lícito transportar ouro para a África, como previsto no anteriormente citado ato normativo de 25 de maio de 1731. As diversas normas para coibir tal prática, bem como o montante estimado do descaminho, não deixam dúvidas quanto o papel aurífero na economia formal e informal da colônia no período entre 1693 e 1763.

Roquinaldo Ferreira resume o relevo do descaminho, que ele chama de “contrabando”, para as relações entre a América portuguesa e o continente africano, afirmando: “o contrabando não só se tornou pedra angular das relações comerciais – sangrando continuamente o erário – mas também contribuiu significativamente para o surgimento de centros de comércio fora da metrópole e das relações comerciais diretas entre colônias (*apud* ROMEIRO, 2017, p. 57).

Finalmente, ao se analisar o tema como um todo, pôde-se confirmar a atuação destacada dos negociantes e tratantes baianos para o suprimento das zonas mineradoras com a mão de obra originária da Costa da Mina, cuja especialização na exploração de ouro e na fundição do mesmo eram altamente requisitadas pelos senhores do ouro. Habilidades, aliás, conhecidas *in loco* pelos baianos, que ao longo do século XVIII e além dele, mantiveram presença constante naquela região, o que lhes conferiu bom trânsito com reis e chefes locais. Como resultado, foram introduzidos nas Minas 30% de cativos

“minas”, maior parte, indubitavelmente, trazida por aqueles comerciantes. Sem mencionar, é claro, o tráfico interno de escravos, que contou com grande atuação de baianos e seus representantes, fazendo do rio São Francisco, caminho de relevo no dito trato.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A diáspora africana para o Brasil, ocorrida em virtude da escravização em massa, iniciada no fim do século XVI e intensificada com a descoberta aurífera nas Minas Gerais a partir de 1693, representou elemento fundador para a hibridização cultural no Estado do Brasil, sobretudo, em sua capital Salvador.

Salvador, aliás, desempenhou papel de relevo, não só em virtude de sua localização estratégica, mas também em suas relações comerciais e culturais com a Costa Ocidental da África, com a qual mantinha laços de interdependência. Se os escravos eram indispensáveis para mover a economia colonial e dinamizá-la, como no caso das atividades mineradoras, o tabaco baiano foi mercadoria consumida ininterruptamente pelos africanos daquela Costa, em especial pelos daomeanos. Sua demanda cresceu em consonância com o aumento do tráfico negreiro.

Os dados daomeanos foram muito importantes nesse relacionamento, tendo enviado diversos embaixadores à Cidade da Bahia, com vistas a garantir o monopólio do fornecimento negreiro para a capital colonial. Estes monarcas africanos exerciam grande influência sobre os comerciantes estrangeiros estabelecidos em seus territórios, autorizando a atuação daqueles no litoral de suas possessões. Nesse particular, a pesquisa constatou que os soberanos da Costa da Mina desempenharam papel proeminente no trato negreiro, mantendo relações “diplomáticas” de alto nível com os vice-reis do Estado do Brasil.

Porém, com a mineração, o ouro foi agregado à lista de produtos essenciais para se ter vantagem no comércio com os reis e régulos africanos. O aumento do peso relativo do ouro na pauta exportadora deu-se também, simultaneamente ao incremento da produção daquele minério. Novamente, o escravo africano ocupou o centro da atividade econômica, pois como analisado ao longo da presente pesquisa, os escravos denominados “minas”, há tempos conhecidos pelos portugueses e baianos, eram exímios mineradores e fundidores, qualidades indispensáveis para o sucesso da atividade em apreço.

Um aspecto importante foi o papel dos comerciantes baianos no relacionamento comercial e cultural com a Costa da Mina, pois além de fomentarem o tráfico negreiro direto – fluxo e refluxo –, evitando a intermediação de Lisboa, aqueles agentes comerciais criaram mecanismos para garantirem a manutenção de seus interesses naquela região, financiando, em 1721, a construção da fortaleza de Ajudá, no Daomé e, em 1723, constituíram a Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio da Bahia.

Esses mesmos comerciantes atuaram fortemente no trato interno de escravos, enviando-os para as Minas Gerais, através dos comboieiros e tratantes. Mas não só. Financiavam a aquisição de cativos, emprestando recursos aos senhores de escravos mineiros.

Outra constatação acerca do sistema escravista foi a mobilidade social alcançada por muitos negros. Embora as sociedades baiana e mineira fossem hierarquizadas, alguns africanos e afrodescendentes obtiveram suas alforrias e chegaram a atuar, inclusive, no tráfico transatlântico. Foi o caso de João de Oliveira que após alforriado, tornou-se grande traficante negreiro, tendo aberto portos negreiros em Porto Novo, na atual República do Benim. Felipe Mina constituiu outro exemplo de escravo que, após a libertação, tornou-se homem de negócio próspero. Ele possuía muitas propriedades em Minas Gerais, possuindo, também, muitos escravos. Maria da Costa e Maria do Ó representaram exemplos de mulheres que se libertaram da escravidão e prosperaram em Minas Gerais. Essas duas mulheres negras tornaram-se possuidoras de escravos e datas de mineração.

Porém, o fator mais importante para o êxito comercial dos baianos e de muitos libertos foram os laços culturais estabelecidos com a Costa da Mina. Estes deram-se por meio da aculturação de baianos e de africanos que, conhecendo-se mutuamente, souberam aproveitar as oportunidades comerciais. A cultura é elemento essencial para que relações sejam duradouras. Nesse sentido, lançados brasileiros e africanos tornaram possível a intermediação entre dois mundos, o brasílico e o africano.

Acerca dessa intermediação, a pesquisa permitiu comprovar a mútua influência cultural, especialmente em Salvador. Como resultado surgiram manifestações religiosas novas, diferentes daquelas existentes no continente africano, pois a junção de várias tradições possibilitou a criação do calundu, antecessor da umbanda, que sincretizou na

Bahia as crenças portuguesas, indígenas e africanas. A língua portuguesa recebeu, igualmente, diversos aportes das línguas africanas, tanto na esfera religiosa, como no vocabulário cotidiano. Em Salvador, por exemplo, o iorubá, ou nagô, como era conhecida naquela cidade, serviu como língua franca, em virtude do número de falantes.

Finalmente, a pesquisa permitiu constatar, com base na análise dos diversos aspectos que, embora Salvador tenha passado por um processo de mudança entre 1693, com o advento do ouro e 1763, com a perda do *status* de centro político-administrativo para o Rio de Janeiro, aquela cidade manteve-se como importante polo econômico e gerador de receitas para a Coroa portuguesa, sobretudo em razão do tráfico negreiro. A Cidade da Bahia, juntamente com o Rio de Janeiro e a capitania de Minas Gerais, no Estado do Brasil, e o continente africano, conformavam o “espaço econômico do ouro”, o que possibilitou àquela urbe nordestina a manter-se em posição privilegiada no âmbito do Império português. Não apenas isso, Salvador era uma grande metrópole negra, em que dois terços de sua população eram formados por negros escravizados, livres e libertos.

Esse contingente negro fez predominar a circulação de conceitos, valores e ideias, atraindo a participação de muitos “homens bons” – denominação dada aos homens brancos – nas diversas manifestações culturais africanas, como já analisado e descrito na poesia “quilombos”, do poeta baiano Gregório de Matos.

REFERÊNCIAS

Fontes impressas:

ANTONIL, André João. Cultura e Opulência no Brasil, por suas drogas e minas. Rio de Janeiro: Casa de Souza e Comp, 1837. 1ª edição:

Archivo Público do Império. Catálogo de Cartas Régias, Provisões, Alvarás e Avisos (1662-1821). Rio de Janeiro, 1886.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. A Construção do Brasil na literatura de viagem dos séculos XVI, XVII e XVIII: Antologia de Textos (1591-1808). Rio de Janeiro: José Olympio; São Paulo: UNESP, 2012.

Fonte: Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1500 a 1988. 2. Ed ver. E atual. Do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. ps. 635.

ROCHA, Manuel Ribeiro. Etíope resgatado, empenhado, sustentado, corrigido, instruído e libertado. FRANÇA, Jean Marcel Carvalho; FERREIRA, Ricardo Alexandre. Comentadores, 1ª Ed. São Paulo: Editora UNESP, 2017.

Bibliografia:

ABREU, João Capistrano de. Capítulos de História Colonial (1500-1800), Conselho Editorial do Senado Federal: Brasília, 1998, (Coleção Biblioteca Básica Brasileira, 6).

ALBUQUERQUE, Wlamyra R., FRAGA, Walter Filho. Uma História do Negro no Brasil, Brasília: Fundação Cultural Palmares, 2006.

_____ Uma História da cultura afro-brasileira, 12ª impressão, São Paulo: Moderna, 2015.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI-XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALKMIM, Tania. PETTER, Margarida. Palavras da África no Brasil de Ontem e de Hoje. In: África no Brasil: a formação da língua portuguesa. FLORIN, José Luiz; PETTER, Margarida (Orgs.). 2ª Ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2014.

ANTONY, Philomena Sequeira. Relações Internacionais: Goa-Bahia: 1675-1825. Brasília: FUNAG, 2013.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. In: CARDOSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio (orgs). Baía de Todos os Santos: aspectos humanos. Salvador: EDUFBA, 2011.

BECKLES, Hilary McDonald. Slave Voyages: The Transatlantic Trade in Enslaved Africans. Paris: UNESCO, 2002.

BICALHO, Maria Fernanda. MONTEIRO, Nuno Gonçalo. "As instituições civis da monarquia portuguesa na Idade Moderna: centro e periferia do Império". In: XAVIER, Ângela Barreto; PALOMO, Federico; STUMPF, Roberta (orgs). Monarquias Ibérica em Perspectiva Comparada. Dinâmicas imperiais e circulação de modelos político-administrativos. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2018. (no prelo)

BONZATTO, Eduardo Antônio. Aspectos da História da África, da Diáspora e da Escravidão, sob a Perspectiva do Poder Eurocêntrico. São Paulo: Ícone Editora, 2011. (Coleção conhecimento e vida)

BOXER, Charles R. O Império Colonial Português (1415-1825). Tradução: Inês da Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, 1969.

BRÚGER, Silvia Maria Jardim. Família e Patriarcalismo em Minas Gerais. In: FRANÇA, Paiva Eduardo (org.). Brasil e Portugal: Sociedades, Culturas e Formas de Governo no Mundo Português (Séculos XVI-XVIII). São Paulo: Annablume, 2006.

CALDEIRA, Jorge. História da riqueza no Brasil: cinco séculos de pessoas, costumes e governos. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017.

CALMON, Pedro. História da Civilização Brasileira. Brasília: Conselho Editorial do Senado, 2002.

CÂNDIDO, Maria P. Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista. In: GUEDES, Roberto (Org). África: Brasileiros e Portugueses (Séculos XVI-XIX). Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

CARNEIRO, João Luiz. Religiões afro-brasileiras: uma construção teológica. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

DISNEY, A, R, A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807, Volume 2, The Portuguese Empire, New York, The Cambridge University Press, 2009.

FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de. Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX. São Paulo: Alameda, 2006.

FERREIRA, Roquinaldo, Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of Slave Trade, New York: The Cambridge University Press, 2014.

_____ "a arte de furtar": redes de comércio ilegal no mundo imperial ultramarino português (c. 1690-1750). In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (org). Na Trama das Redes: Política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FILHO, Aires da Mata Machado. O Negro e o Garimpo nas Minas Gerais. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1985.

FILHO, Luíz Vianna. O negro na Bahia. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1946

FIGUEIRÔ-RÊGO, João. "Escravos do fumo". Notas sobre a escravatura no contexto tabaqueiro: Bahia, costa da mina e angola (séculos XVII-XIX). In: LUXÁN, Santiago de, FIGUEIRÔA-RÊGO, João, ROZALÉN, Vicent Sanz. Tabaco e escravos nos impérios ibéricos. Lisboa: CHAM. Coleção E&D, Nª 24, 2015.

FLORES, Moacyr. Dicionário de História do Brasil. 3ª Ed. Porto Alegre: EDUCRS, 2004.

FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima da Silva. Nas Rotas da Governação Portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, João; FLORENTINO,

Manolo; JUCÁ, Antônio Calos; CAMPOS, Adriana. As Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: EDUFES, 2014.

FURTADO, Celso. Formación Económica Del Brasil. Tradução: Demetrio Aguilera Malta. Brasília: FUNAG, 2010.

FURTADO, Júnia Ferreira. Homens de Negócio: A interiorização da metrópole e o comércio nas Minas setecentistas. 2ª Ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 2006.

FURTADO, Júnia Ferreira. Teias de Negócio: conexões mercantis entre as minas do ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In: Nas Rotas da Governação Portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; JUCÁ, Antônio Calos; CAMPOS, Adriana. Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: EDUFES, 2014.

HALL, Gwendolyn Midlo. Escravidão e etnias africanas nas Américas: restaurando os elos. Tradução: Fábio Ribeiro. Petrópolis: Vozes, 2017. (Coleção África e os africanos).

JÚNIOR, Carlos da Silva. Na Cidade da Bahia de Todos os Santos e Africanos. Resgate de Memória. Ano 2, Nº 4, p; 26-34, abril 2015.

_____. Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII. Revista de História (São Paulo). Nº 176, 2017;

KLEIN, Herbert S; LUNA, Francisco Vidal. Escravidão no Brasil. 1ª Ed. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial. Tradução: Laura Teixeira Motta, 2010.

KARNAL, Leandro. Fernandes, Luiz Estevam de Oliveira. Santos Fortes: Raízes do Sagrado no Brasil. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Anfitheatro, 2017.

LOPES, Nei, MACEDO, José Rivair de. Dicionário de História da África: Séculos VII a XVI. 1ª Ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

LUCCHESI, Dante, BAXTER, Alan, RIBEIRO, Ilza (Org.). O Português Afro-Brasileiro. Salvador: EDUFBA, 2009.

LUZ, Marco Aurélio de Oliveira. Agadá: dinâmica da civilização africano-brasileira. 2ª Ed. Salvador: EDUFBA, 2000.

MACEDO, José Rivair. História da África. 1ª Ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto. 2015. (Coleção História na Universidade)

MASCARENHAS, Maria José Rapassi. Salvador e seu recôncavo: “o empório do universo”. Resgate de Memória. Ano 2, Nº 4, p; 67-76, Abril 2015.

MATHIAS, Carlos, Carlos Leonardo Kelmer. As Múltiplas Faces da Escravidão: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756). Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

MATTOS, Regiane Augusto De. História e cultura afro-brasileira. 2. Ed, 5ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2016.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. Ser escravo no Brasil: séculos XVI-XIX. Tradução: Sonia Furhman. Rio de Janeiro: Vozes, 2016. 1ª edição é muito anterior.

MESGRAVIS, Laima. História do Brasil Colônia. 1ª Ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2017. (Coleção História na Universidade)

MOUA, Clóvis. MOURA, Soraya Silva (assessora de pesquisa). Dicionário da Escravidão Negra no Brasil. 1ª Ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Editora da USP, 2013.

MUNANGA, Kabenguele. Origens africanas do Brasil contemporâneo: História, Línguas, Culturas e Civilizações. São Paulo. Global Editora. 2009. 2ª reimpressão 2016.

NARLOCH, Leandro. Escravos. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017. (Achados e Perdidos da História; 1).

OGOT, Bethwell A. História Geral da África, V: África do Século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010.

PAIVA, Eduardo França; ANASTASIA, Carla Maria Junho. (Orgs.) O Trabalho Mestiço: maneiras de pensar e formas de viver – séculos XVI a XIX. 2ª Ed. São Paulo: Annablume, PPGH/UFMG, 2002.

PINSKY, Jaime. A escravidão no Brasil: As razões da Escravidão; Sexualidade e vida cotidiana; As formas de resistência. 21. Ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2015. (Repensando a História)

PRIORE, Mary Del. História da Gente Brasileira: Colônia. Volume I. Rio de Janeiro: LeYa, 2016.

PRIORE, Mary Del. & VENÂNCIO, Renato. Uma Breve História do Brasil. 2ª Ed. São Paulo: Planeta, 2016.

QUERINO, Manoel. A Arte Culinária na Bahia. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.

RIBEIRO, João. História do Brasil, 4. BBB. Brasília: Senado Federal, 2014.

RISÉRIO, Antônio. Uma História da Cidade da Bahia. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2004.

ROCHA, Pitta Sebastião da. A História da América Portuguesa. Lisboa: Officina de Joseph Antonio da Silva, Impressor da Academia Real, 1730.

RODRIGUES, Raymundo Nina. Os Africanos no Brasil. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

ROMEIRO, Adriana. Corrupção e Poder no Brasil: Uma História, séculos XVI a XVIII. 1ª Ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017. (História e Historiografia)

RUSSEL-WOOD, Anthony John R. Histórias do Atlântico português. 1ª Ed. São Paulo: FEU. 2014.

_____ O Império Português: 1415-1808 – O Mundo em Movimento – A construção do primeiro império global. Uma potência baseada na difusão de ideias e pessoas. Uma história de luta e perseverança. Tradução: Isabel Jardim. 1ª Ed. Lisboa: Clube do Autor, 2016.

SANTOS, Ynaê Lopes dos. História da África e do Brasil Afrodescendente. Rio de Janeiro: Pallas. 1ª Ed., 2017.

SCHWARTZ, Stuart B. Segredos Interno: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial (1550-1835). Tradução: Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1959.

SILVA, Alberto da Costa. África. A África explicada aos meus filhos. Rio de Janeiro: Agit, 2008.

_____ A Manilha e o Libando: A África e a Escravidão, de 1500 a 1700. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

_____ Imagens da África: da Antiguidade ao Século XIX. 1ª Ed. São Paulo: Penguin, 2012.

SILVA, André Luiz Reis da. Os Estados africanos nos séculos XVI-XVIII: desenvolvimento desigual na África Ocidental. In: MACEDO, José Rivair. Org. Desvendando a História da África. Porto Alegre: UFRGS Editora, 2008.

SILVA, Daniel B. Domingues da. Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço Histórico e estatístico. In: GUEDES, Roberto. Org. África: Brasileiros e Portugueses (Séculos XVI-XIX). Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

SOUSA, Pereira Avanete. A Bahia no Século XVIII: Poder Político Local e Atividades Econômicas. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUSA, Avanete Pereira. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII. IN: Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica. SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. (Orgs). Salvador-Lisboa: EDUFBA e CHAM, 2016.

SOUZA, Marina de Mello e. África e Brasil Africano. 3ª Ed. 3ª impressão. São Paulo: Ática. 2016.

STUMPF, Roberta Giannubilo. Cavaleiros do Ouro e outras Trajetórias nobilitantes: As Solicitações de Hábitos das Ordens Militares nas Minas Setecentistas. Distrito Federal, 2009. 345f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciência Sociais – IH, Universidade de Brasília

STUMPF, Roberta Giannubilo. Minas contada em números – A capitania de Minas Gerais e as fontes demográficas (1776-1821). In: R. Brás. Est. Pop., Belo Horizonte, V. 34, n. 3, p. 529-548, set/dez., 2017.

Disponível em : <http://dx.doi.org/10.20947/S0102-3098a0029Minas>

STUMPF, Roberta Giannubilo. Las Reformas para La Fiscalización de los Funcionarios de La Hacienda en Ultramar en La Segunda Mitad Del Siglo XVIII. In: Espacio, Tiempo y Forma.

Serie IV Historia Moderna, 30. 2017. p. 135-162. UNED, Madri. Disponível em:
<http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2017.18648ResumenEste>
<http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2017.18648ResumenEste>

TRESPACH, Rodrigo. Histórias não (ou) mal contadas: escravidão, do ano 1000 ao século XXI. Rio de Janeiro: Harper Collins, 2018.

WERFORT, Francisco Corrêa. Espada, cobiça e fé: as origens do Brasil. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

ANEXOS

Anexo 1 – Reis (Dada) do Daomé entre 1645 e 1789

NOME	PERÍODO DE REINADO
Houegbadja	1645-1685
Akaba	1685-1708
Hangbé	1708-1711
Agadja	1711-1741
Tégbéssou	1741 -1774

Fonte: <https://goo.gl/mMdKwh>

Anexo 2 – Reis (Alafin) de Oió entre 1728 e 1770

NOME	PERÍODO DE REINADO
Ojigi	1728-1730
Gberu	1730-1746
Amuniwaiye	1746
Onisile	1746-1754
Labisi	1754
Awonbioju	1754
Agboluaje	1754
Majeogbe	1754-1770

Fonte: <https://oldnaija.com/2017/06/06/list-of-alaafin-kings-of-oyo/>

Anexo 3 – Lista de governadores-gerais e vice-reis do Brasil entre 1694 e 1763

NOME	CARGO	INÍCIO DO MANDATO
João de Lencastre	governador-geral	22/05/1694
Rodrigo da Costa	governador-geral	03/07/1702
Luís César de Meneses	governador-geral	08/09/1705
Lourenço de Almada	governador-geral	03/05/1710
Pedro de Vasconcelos e Sousa	governador-geral	14/10/1711
Pedro António de Meneses Noronha de Albuquerque, marquês de Angeja	vice-rei	14/10/1714
Sancho de Faro e Sousa, conde de Vimieiro	governador-geral	21/08/1718
Sebastião Monteiro da Vide; Caetano de Brito e Figueiredo; João de Araújo e Azevedo	Junta governativa provisória	14/10/1719
Vasco César Fernandes de Meneses, conde de Sabugosa	vice-rei	23/05/1735
André de Melo e Castro, conde das Galveias	vice-rei	11/05/1735
Luís Pedro de Carvalho e Ataíde, conde de Atouguia	vice-rei	17/12/1749
José Botelho de Matos; Manuel António da Cunha Souto Maior; Lourenço Monteiro	Junta governativa provisória	17/08/1754
Marco José de Noronha e Brito, conde dos Arcos	vice-rei	23/12/1755
António de Almeida Soares Portugal, marquês de Lavradio	vice-rei	09/01/1760
Tomás Rubi de Barros Barreto; José Carvalho de Andrade; Gonçalo Xavier de Barros e Alvim	Junta governativa provisória	04/07/1760

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_governadores_do_Brasil_colonial

Anexo 4 - Mapa atual da República do Benim, antigo reino do Daomé



Fonte: <https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/africa/bj.htm>

Anexo 5 – Mapa atual da República da Nigéria



Fonte: <https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/africa/ng.htm>

Anexo 6 – Mapa atual da República de Gana, antiga Costa do Ouro (Reinos Acãs)



Fonte: <https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/africa/gh.htm>

Anexo 7 – Mapa atual da República do Togo



Fonte: <https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/africa/tg.htm>

Anexo 8 – Estimativa de produção de açúcar na Bahia entre 1591 e 1755

ANO	NÚMERO DE ENGENHOS	PRODUÇÃO TOTAL EM ARROBAS
1610	63	300
1632	84	313,5
1702	SEM INFORMAÇÕES	SEM INFORMAÇÕES
1710	146	507,5
1755	172	357, 115
1758	180	400

Fonte: Schwartz, 1959, p. 150.

Anexo 9 – Exportações de açúcar da Bahia entre 1698 e 1750

PERÍODO	CAIXAS DE AÇÚCAR
1698	9,444
1699	11,223
1700	10,606
1706	24,141
1708	29,096
1710	20
1714	10,488
1715	10,985
1716	11,379
1717	5,105
1718	6,377
1725	25,225
1726	13
1728	9,224
1740	11
1741	14,661
1743	12,529
1745	13,441
1746	8,258
1747	8,891
1748	20,087
1750	11,398

Fonte: Schwartz, 1959, p. 403-404.

Anexo 10 – Mapa da Estrada Real – Rotas do ouro no século XVIII



Fonte: <http://historiae viagem.blogspot.com/2016/04/estrada-real-caminho-velho-antiga-rota.html>

Anexo 11 – Mapa da Bahia de Todos os Santos no Século XVIII



Fonte: <https://salvadorprimeiracapitaldobrasil.wordpress.com/mapas/>

Anexo 12 – Principais ofícios de traficante de escravos, reconhecido pela Coroa portuguesa, em ordem de importância

OFÍCIO	DESCRIÇÃO DAS FUNÇÕES
Contratador	Arrendatário, traficante, monopolista. Era o principal agente responsável pelo tráfico de escravos. Exercia seu ofício por meio de contrato firmado com a Coroa.
Procurador	Auxiliar do contratador. Detinha a exclusividade do trato negro, atuando em nome de seu superior. Seu contrato era firmado com a Coroa.
Feitor	Traficante de escravos, representando o contratador em qualquer lugar. Era hierarquicamente inferior ao procurador.
Olheiro	Atua no porto de desembarque, como vigia, a fim de evitar desvios e negociações, que afetem os interesses do contratador.

Fonte: Moura, 2013.